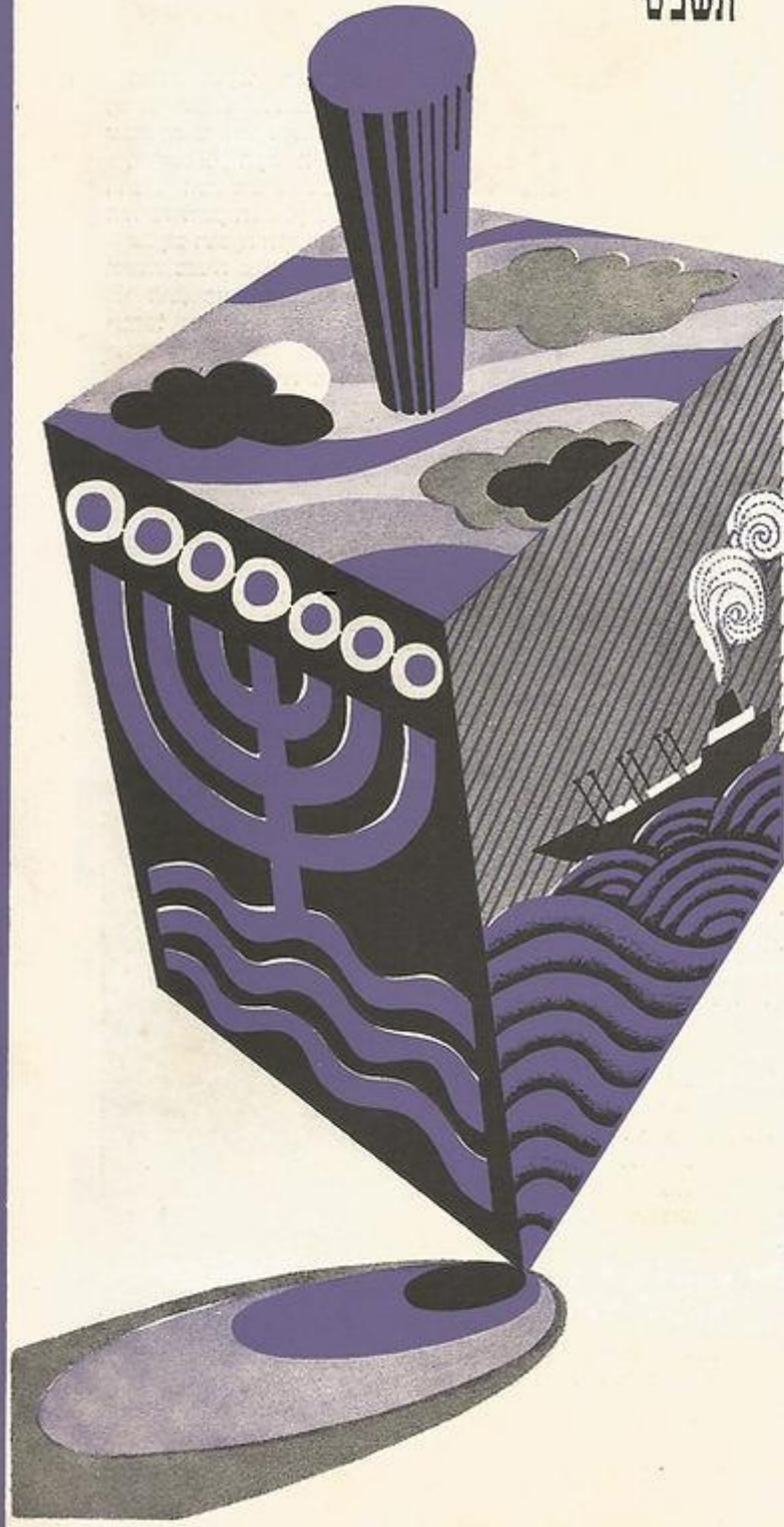


חנוכה  
תשכ"ט



עתרו לימאני ועובדי אניות משא. אל-ים' בע"מ • גליון מס' 25 • חנוכה תשכ"ט • דצמבר 1968

יום  
אל  
ים



האנגלי והישראלי. שרשרות-ההאטה בולמות את מרוצה בקצה המדרון, ואז פולש חרטומה של האניה לתוך המים. עוד רגע והר-שניא נותקה לחלוטין מן היבשה. היא צפה במי מעגן המספנה.

מחר ימשיכו בשלבי בנייתה האחרונים. יעברו שבועות מספר, והיא תיפרד מ"רחם" המספנה, תצא למי-סע הבתולין שלה, להתמודד עם הים הגדול.

במספנת "פרנס", בילגהאם, צפון-מזרח אנגליה. דגלי ישראל מתנוננים בחגיגות. בעוד שעה קלה ישרי-קו כאן את הגדולה והחדשה שב-אניות צי הסוחר הישראלי. מזג-האוויר אנגלי-טיפוסי, אך מניח את הדעת. השמים מאופקים והגשם הטורד, האופייני כל כך לסביבה זו, אינו יורד.

אורחי ההשקה, הבאים מלונדון, נכנסים אל חדרי-השיבות של מני-הלת המספנה. מוגש כיבוד קל ולא-חר מחצית השעה, העוברת באוויר-רה נעימה, יוצאת הפמלייה אל עבר בימת-ההשקה, הניצבת למרגלות חרטום האניה. בשלב זה דומה "הר-שניא" לעובר ענק ובלתי מהוקצע, הנמצא בשלב של שבועות מספר לפי-ני, "לידתו" הסופית. ההשקה פירושה — טבילת-המים הראשונה שלו. בין ההשקה לבין הפלגת-הבכורה יהפך "גולם-ענק" זה לאניה של ממש.

כחודש שעבר יצאה ממספנות "פרנס" שבאנגליה הגדולה והחדשה שבאניות צי הסוחר הישראלי. "הר-שניא", הקרויה על שם אחד הרמים והמרשימים שבהרי הנגב, הפליגה למסע הבתולין שלה. שבועים ושבעה אלף טון של יעילות ונאוזה ספנית פולחים בשעה זו את גלי הים, כשמעליהם מתנוסס דגל ישראל וכשמרבית האנשים ימאים ישראלים המה.

"הר-שניא", אנית-אחות ל"הר-אדיר" היא חוליה נוספת בשרשרת ההתרחבות של חברת אל-ים וצי הסוחר הישראלי. היא אוחזת נוסף להתעצמותנו הימית ולהתירתנו המתמדת להקמת צי הדיש, יעיל, המסוגל להתחרות בציי האומות ולע-טוד בכל המיבצנים הקשים שחברת ספנות חייבת לקרוא עליהם תגר.

עם צאתה של "הר-שניא" אל שבעת-הימים תלווה אותה ברכתנו החמה: יהא שמך מקור של גאוה וסיפוק לבעליך וימאיך. שאי דגלנו בכמהה ובגאון.

המערכת

אניה טובה ויפה, רדתך לשלום מן היבשה אל המים ובבוא העת הפליגי אי-תנה ובוטחת על פני שבעת הי-מים. הביאי שמחה ורווחה לבעליך ולימאיך. היי ליורדי-הים בית טוב בזמן שהותם על סיפונך וחתרי בגאון לכל אשר ישיטוך.

עתה, בהחליקך אל הים המצפה לך, הריני להעניק לך את שמך ולקרוא לך "הר-שניא".

ימאי!  
שלה הזמר מפרי עמך או תצלום מענין ש"תפסת" — למערכת יומן "אלים".  
התמונות שתפורסמו תדי-כנה את בעליהן בפרס של §10.



עם בוא החורף דרושים להיילי צה"ל המוצבים בגבולות גם כובעי צמר. נשוחיהם של מספר רבי חובלים, נשור תיהם של הפקידים ופקידות אל-ים נרתמו למבצע הסריגה.

בתמונה: פקידות אל-ים טורגות כובעי-ים.



# בית

ליהודה תוביאנא — א/מ, „הר מירון“:  
ד"ש מאבא, אמא, ליליאן, אליהו ומשה.  
(למשה משמאל)



לאמנון שאולוב — א/מ הריתבור:  
ד"ש מהאחות חיה והאח אהרון. ההורים לא  
נמצאו בעת הצילום בבית. כמריכך ד"ש  
מאודי חברו של אהרון. (באמצע משמאל).

לורקט דמירג'אן — א/מ „הראדיר“:  
ד"ש מאבא, מאמא, מהאחות והאח.  
(למטה משמאל).

לניר'ג דהן — א/מ „הרימירון“:  
ד"ש מאבא, אמא והאחות. האח מרסל  
והאחות מרגלית לא נמצאו בבית בשעת  
הצילום. (למטה).





# זרקוד על...

הני  
קניק

אוף איתן, שופע בריאות, שפם דקיק ומטופה, כמה שיני זהב בורקות ומבטים שלווים, שיש במבען שמץ של תקיפות וקשיחות—רב־מלחים קומט, הקרוי ב"עגה הימאית המקובלת: "בוסן", ניגות, כיאות לימאי שנטל לעצמו חופשת־חוף לחדשיים, יושב מולנו הבוסן קומט מקטר לו בהנאה של רוגע את סיגריותיו, אותן הוא מדליק במצית יפני משוכלל ומרשים בעיצובו.

"כן,—הוא מגחך—מציתים זה ה"שגעון שלי, תמיד תמצא אצלי את המלה האחרונה" של המציתים.

וכאדם המגיע לכל רחבי העולם, יש לו שפע של הודמנויות גלות את "המלה האחרונה של המציתים.

שלמה קומט הוא ימאי בלב ובנפש. הוא אוהב את עבודתו ואין לו כל תכ"ניות, ולו המעורפלות ביותר, להחליף אה מקצועו.

כשעלה שלמה קומט ארצה מרומניה, ב־1947 כבר היה ימאי מנוסה ובעל־ותק של שנים אחדות, וכמו מרבית הימאים הישראליים, הוא דור ראשון של ימאים. הוא נולד, אמנם, בעיר נמל ידר־עה—קונסטנבה—אך אביו היה אימפר־סריו ובעל אולם קולנוע ותיאטרון. ב־1939, כאשר נפטר אביו, הוכרח שלמה קומט ליטול על עצמו את פרנסת הבית. הוא השיג עבודה אצל סוחר חיטה, סמוך לנמל. היה זה, למעשה, מגעו הראשון עם הים. ב־1941 נשלח על ידי הגרמנים ל־מחנה־עבודה באוקראינה וב־1944 שוחרר על ידי הרוסים.

"אחרי אותן שנים קשות של מחנה־הסגר חיפשתי מקום עבודה שיהיו בו

מרחבים גדולים ופתוחים. מקום בו אוכל להרגיש את החופש בכל עצמתו. חיפשתי דרך להשיג עבודה באניה.עד שקיבלו אר־תי בתור "גלי־בו" באניות הנוסעים הרומ־נית "טרנסילבניה". באניה זו הייתי מגיע מפעם לפעם גם לחיפה. הימאים על האניה הזו עשו עסקים טובים ביותר. היה מר־תר להם להביא אוכל לרומניה ולמכור אותו בשוק החופשי. לכל מלה היה כיס נפות מכסף. אני זוכר שדוגמא אדמה ב־גוה־שאנן עלה אז עשר לירות. אילו היה לי אז שכל לא הייתי מבזבז את הכסף והייתי קונה קצת אדמה. אבל מי חשב אז על העתיד? אחרי השנים הקשות של המחנות חשבנו אז רק על ההווה. והיינו את ההווה לגמרי לא רע."

מה זה בעצם בוסן?

"בוסן, זה רב־מלחים. כלומר, הוא אחראי על כל עבודות המלחים בפני הר־קציף־הראשון ודרכו הם מקבלים את הר־ראות הפיקוד של האניה. הבוסן אחראי על ביצוע כל העבודות השוטפות, כולל אחזקה ועליו לדאוג שהכל ידפוק מאה אחוז. כל בעיות המלחים—החל ממש־מעת וכלה בסידור המשמרות—הם על ראשו של הבוסן. פעם היה הבוסן כמו דיקטטור והוא היה מסתובב עם שוט ביד. היום הומנים השתנו. כדי להשליט סדר ומשמעת צריך באישיות חזקה ובכוח שי־כנוע. את השוט הכניסו למוזיאון. ובאמת יש הרבה בעיות משמעת. החומר שהולך היום לים הוא די ירוד, בהשוואה למה שהיה לפני עשר שנים. כמובן שאתה מר־צא גם היום בחורים מצויינים בין המל־חיים הפשוטים, אבל זה לא מה שהיה פעם. בכל זאת, משתלטים כי אין ברירה אחרת."

איזה מין בוסן אתה?

זה אחרים צריכים להגיד. אבל מה שאני יודע על עצמי הוא שאני מוסן קפ־דן מאוד, הדורש דייקנות מכסימאלית. אצלי שעה שמונה זה שעה שמונה בדיוק ולא שמונה ושני רגעים. אצלי עבודה זה עבודה ולא מריחה. כי בלי משמעת ר־בלי דייקנות מלח זה לא מלח ואניה זו לא אניה. ואני אומר שאני קפדן, או זה לא סתם דיבור. היה לי חבר טוב על ה־אניה שלא דייק כל כך. פיטרתי אותו. חבר לחוד ועבודה לחוד. זה הפרינציפ שלי. אם הוא רוצה לשחות אתי כוסייה, הוא יכול לאחר המישה רגעים. אבל לה־יות במשמרת, וזה צריך לדייק על הר־גע."

ללמוד, להתקדם הלאה בסולם הדר־גות והפיקוד?

"אני חושב שלא.—נאנח שלמה קו־מט—אני כבר לא צעיר והראש כבר לא עובד כמו שעבד פעם. אני אשאר בר־סו. עד שאצא לפנסיה."

ואתה חושב להישאר עד אז בים?

"בינתיים אין לי שום תכניות אחרות. אני מבסוט מהעבודה, אני מבסוט מהחב־רה, אני מבסוט מהאניות שאני משרת עליהן. יחסית לחוף המשכורת טובה מאוד והתנאים הסוציאליים מתקדמים. או למה

מרחבים גדולים ופתוחים. מקום בו אוכל להרגיש את החופש בכל עצמתו. חיפשתי דרך להשיג עבודה באניה.עד שקיבלו אר־תי בתור "גלי־בו" באניות הנוסעים הרומ־נית "טרנסילבניה". באניה זו הייתי מגיע מפעם לפעם גם לחיפה. הימאים על האניה הזו עשו עסקים טובים ביותר. היה מר־תר להם להביא אוכל לרומניה ולמכור אותו בשוק החופשי. לכל מלה היה כיס נפות מכסף. אני זוכר שדוגמא אדמה ב־גוה־שאנן עלה אז עשר לירות. אילו היה לי אז שכל לא הייתי מבזבז את הכסף והייתי קונה קצת אדמה. אבל מי חשב אז על העתיד? אחרי השנים הקשות של המחנות חשבנו אז רק על ההווה. והיינו את ההווה לגמרי לא רע."

\*

ב־1950 קיבלה משפחה קומט היתר לעזוב את רומניה ולעלות לישראל. ה־יתר היה מותנה בכך שתוך חודש על המשפחה המבקשת לעזוב את רומניה. לכל נפש הותר להוציא מטען של 35 קילו בלבד.

"הגעתי ארצה על סיפונה של "טרנ־



רב־מלחים שלמה קומט

סילבניה, הפעם כנוסע. שרתתי בחיל־הים 18 חודש והתחלתי לעבוד במנהלת נמל חיפה. אולם ב־1956 החלטתי לחזור לים ממש. קצת התגעגעתי לעבודה וקצת רציתי לשפר את מצבי הכספי. עליתי ל־משרד אל־ים, הצגתי את עצמי. קבלו אותי בתור מלח על "תל־אביב" הישנה. התקדמתי לאט־לאט, עד שהגעתי לדרגת "בוסן". זה היה ב־1960. היום אני משרת על המיכלית. היא עושה הפלגות סדירות

# לילן מקיבוץ חולתא

חד ואני מרשה לי למסור לכם את ה' ספור הזה:

לפני כ־12 שנה היה בני שלמה יוסף הי"ד בפעולה צבאית מטעם הצנחנים ב־ הר שגיא. תוך כדי פעולה הוא נפצע קשה ע"י צלף ערבי מעבר לגבול. רק אחרי שנה אחת הוא התאושש וצעדו ה־ ראשון אחרי החלמתו היהחזרה ליחידתו הצבאית. בזמנו נדר שלמה נדר: אם אתן חתן ויוולד לי בן אקרא לו בשם "שגיא" כדי להנציח את המעשה ואת הנס שקרה לי בהר הזה. ואם הוא ייכנס לעול ה־ מצוות אסע אתו לרחבי הנגב ואבקר אתו יחד בהר שגיא.

את החלק הראשון של נדרו קיים שלמה במלואו. בנו הבכור שנולד לו לפני 7 שנים קבל את השם היפה "שגיא". את התלק השני של הנדר לא היה יכול לקיים כי שלמה יוסף נפל כסרן בחיל השריון בסיני במלחמת ששת הימים.

אני מצרף בזה סיפורן שמוקדש ל־ זכרו של שלמה יוסף. בדף הראשון הוד־ כר גם המעשה של "הר שגיא".

וכעת קראתם אתם לאניה החדשה באותו השם. יש בקשה בפי: אולי תוכלו להמציא איזה תמונה או איזה דגם של האניה הזאת לבנו בן ה־7, ששמו שגיא מלאכי או תוכלו לעשות איזה פעולה שהיא שקושר את הילד עם אניתכם (סוף בעמוד 22)

הוא הלך אחריה לקיבוץ שבגליל ובן היה חבר עד ליום מותו.

בעת מלחמת ששת הימים היה שלמה יוסף מלאכי, סרן במילואים, מפקד הסיירת של אחת מחטיבות השריון הנוזעות. הוא נפל בקרב ליד ביר־חסנה שבסיני.



הבן שגיא מלאכי

בקיבוץ חולתא שבגליל השאר רעייה־ אלמנה ושלושה ילדים. אחד מהם — שגיא. ההר החשוף, שעל שמו קרוי בנו של הלוחם שנפל ושעליו קרוייה הגדולה באניות צי הסוחר הישראלי — שוב איננו גבול. מ־ גלותו אינו עוד משעול של פטרולים חשור־ פים לאש־מארב.

תמורות גדולות חלו מאז נולד שגיא בן שלמה, מאז הוחל בבנינה של האניה, אשר זה לא כבר יצאה ללב ימים.

אחד מרבבות מחוללי תמורה זו היה אביו של שגיא, אשר נתן למענה את נפשו.

ירושלים, 11 ספטמבר 1968.

לכבוד

חברת אניות "אליים"

ח י ס ה .

א.נ.

הנדון: השקת האניה "הר שגיא" קראתי בעתונות על האניה החדשה של חברתכם שלה קראתם בשם "הר שגיא". הדבר הזה נגע בלבי באופן מיר־

ישבנו עם סבו של שגיא בבית־קפה ירר־ שלמי. הסב — יהודי שעלה ארצה מגרמניה בשנת 1935 — סיפר לנו כיצד קרא יום אחד בעתון על אניה חדשה בשם ה־ר־שגיא וכיצד, במין דחף מוזר, ישב וכתב את המכתב (שתוכנו מובא בעמוד זה) לחברת אליים בחיפה. "אתה מבין, — הוא מתחייך במין התנצלות מנומסת — בשבילי השם שגיא אומר הרבה מאוד. הוא מעורר נימים, מ־ טיט".

בנו המנוח, שלמה יוסף ז"ל, חבר קיבוץ חולתא שבגליל, הגיע לה־ר־שגיא ב־1956, במסגרת שרותו בצנחנים. היה זה לפני מיבצע סיני והיחידה, שעסקה בפיטרול קו הגבול עם סיני, נתקלה בבידואים עוינים. שלמה נפצע אז, וכתוב במכתב נדר כי כי בנו בכורו ייקרא שגיא. את הנדר קיים.

מאוחר יותר, כאשר החלים וחזר ליחידתו, השתתף במיבצע־סיני ולקח חלק בקרב המית־ לה המפורסם. במסגרת שרותו בצנחנים הכיר את מי שעתידה להיות אשתו ואם בניו, בת קיבוץ חולתא, אשר שרתה בצנחנים כחובשת

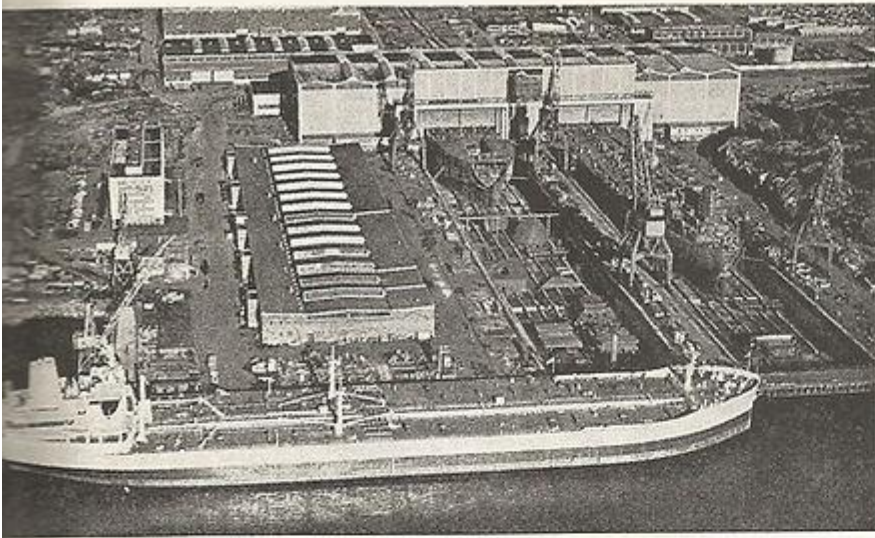
ללכת לחפש משהו חדש? אני ימאי, ר־ זהו זה".

ובינתיים לפניו חודשיים תמומים של חופשה על החוף, בבית. כיצד מעביר איש ים כמותו את הזמן, כשמתחת ל־ רגליו אדמה מוצקה ולא סיפון מתנוזע? "אל דאגה, — משתפך חיוך רחב על פניו של הבוסן — משעמם לא יהיה לי. אשתי כבר הכינה לי כל מיני עבודות ב־ בית: לתקן ברזים, לעשות קצת נגרות, לשפץ, לצבוע. אתה יודע, כל אותם ה־ דברים שגבר רגיל עושה מפעם לפעם אחרי יום עבודתו. אצל הימאי הנשוי ה־ עבודות הללו מצטברות ומחכות עד ש־ הוא בא לחופשת מולדת ארוכה. ואז ה־ אשה תופשת אותו ואומרת: זהו זה, קדי־ מה לעבודה. אז אין ברירה, מפשילים את השרוולים ועושים מה שהאשה אומרת. אתה מבין, על האניה, בים, אני הוא ה־ בוסן. על היבשה, בבית, הבוסן האמיתי הוא האשה..."



האב רס"ן שלמה מלאכי ז"ל

# לידתה של מיכלית



נבנות חלק אחר חלק בעיקר במקומות סגורים ובפרק זמן של 75 יום בערך — כמחצית הזמן שהיה דרוש קודם לכן. כיצד נעשה הדבר? בתמונות הבאות נראית לידתה של מיכלית ב"א, "ארנדאל". התמונות מראות שלבים שונים של מספר אניות. כולן יחד מראות את השיטה החדשה בה גולדת מיכלית. בשיטת מספנות ארנדאל בשוודיה: שתי מיכליות הנמצאות בתהליך בניה ושלישית העוגנת ליד רציף להשלמה סופית של ההרכבה, ממחישות את שלבי ההרכבה במפעל. ככל שנבנה גוף המיכלית ונקבעים בו המכונות, הוא נדחף החוצה מתוך המספנה המקורה אל המספנה החיצונית כדי לאפשר תוספת קטע חדש לכלי השיט.

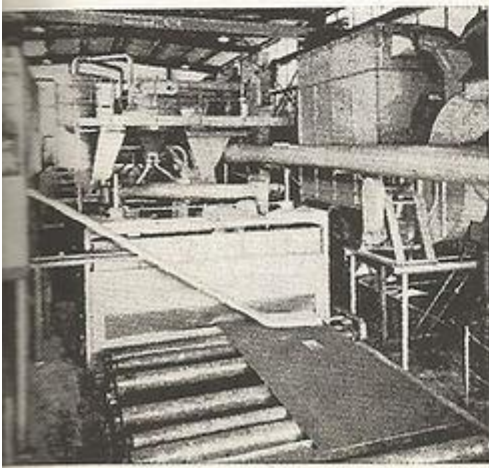
בעבר נבנו כל המיכליות בצורה הקלסית על מדרון בניה. בתחילה הונחה השידורית ולאחר מכן ככל שהאניה נבנתה בהדרגה מהשידורית לשפה, הורכבה מערכת המכונה ומכונות העזר. לבסוף הוספו הסיפונים העליונים והמיבנים הפנימיים. כל זאת נעשה מתחת לכיפת השמים. לא כן הדבר במיכליות הנבנות במספנת "ארנדאל" שבגוטנבורג שוודיה, שהחלה לעבוד בשנת 1963. למרות שצורתן היא כשל המיכליות האחרות הן נבנות בדרך מיוחדת במינה בבניית אניות. ב"ארנדאל" טכניקת הסרט הנע שהיא כה שכיחה בתעשיית המכוניות ואומצה בבניית האניה.

כתוצאה מכך מיכליות בסדר גודל של 70,000 טון מעמס

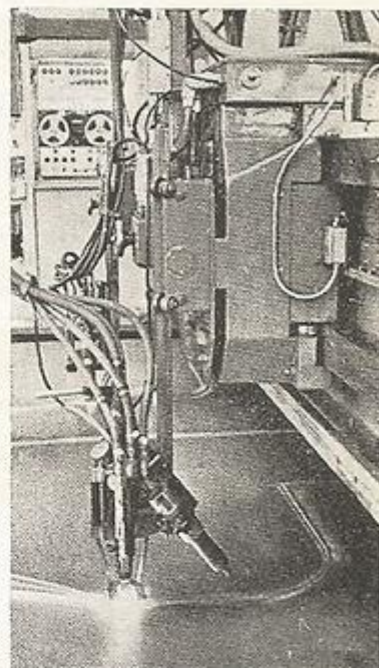
## בהתחלה

2. הלוחות המיושרים מועברים על ידי הרצועה הנעה למפעל הניקוי. כאן הם משתחררים מחלודה בתאים שבהם מועף נגדם חול דק במהירות גדולה, וכן משבבי עיבוד ואבק באמצעות מברשות מיכניות ומפוחי אוויר. לאחר מכן נצבעים הלוחות צביעה ראשונית בריסוס אוטומטי. זמן ניכר נחסך על ידי בצוץ הצביעה הראשונית לפני בניית גוף המיכלית שלא כנהו במספנות רגילות.

1. לוחות מלדה מובאים במישירין ברכבת ועל ידי משאיות מיוחדות אל מגרש האכסון ונפרקות בעזרת מנוף מגנטי עילי המרים עד 15 טון. תחילה עוברים לוחות הפלדה בסרט נע דרך מפעל היישור המחליק את קצותיהם.



# הקטעים מחוברים יחדיו...



3. השלב האחרון לפני ההרכבה הנו חותך הלוחות במפעל הלוחות. לוחות הפלדה מועברים על פני רצועות הנעה למקומות שונים במפעל — בעזרת מנופי קרס המרימים 20 טון ומנופי-מגנט המרימים 15 טון. בתהליך אוטומאטי מלא נחתכים הלוחות לפי מידות התכנית במחשכי להבת-חמצן המבור קרס באורח פוטרו-חשמלי. אחר כך הם עוברים תהליך כיפוף במכונת הכיפוף הידיד רולית הגדולה ביותר בעולם. מחזר הבקרה המרכזי, יכול מנהל העבודה להשקיף על כל הנעשה ולפקח על כל פעולה בתהליך הכנת הלוחות בעזרת כפתורי הפעלה. רשת טלביזיה סגורה מאפשרת בקרה של קטעים שונים של מערכת הסרט הנע. (למעלה מימין).

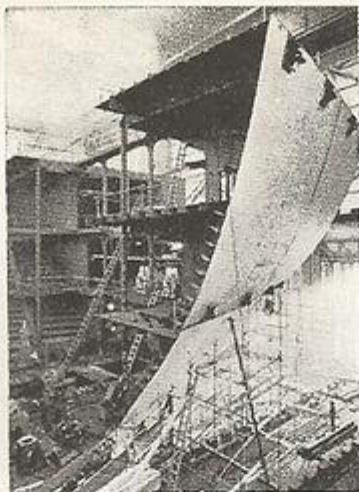
4. עתה מועברים הלוחות לאולם ההרכבה שמידותיו כ-240 × 85 מטרים ונבהו למעלה מ-35 מטרים, ואשר בו מורכבת המיכלית בשיטת הריתוך. (למעלה משמאל).

5. הרכבת הגוף מתחילה בהורדת הקטע הראשון של הירכתיים, אל מדרון הבניה. למפעל ארנדאל שני מדרונים כאלו המסתעפים מנהר גוטה. אורך כל אחד למעלה מ-450 מטר ורוחבו למעלה מ-50 מטר. עומקו — למעלה מ-10 מטרים. מדרונים אלו תוכננו להכיל ספינות בעלות קיבול של 200,000 טונה, או שתי ספינות בעלות מעמס של 25,000 טונה, זו בצד זו. (מימין).

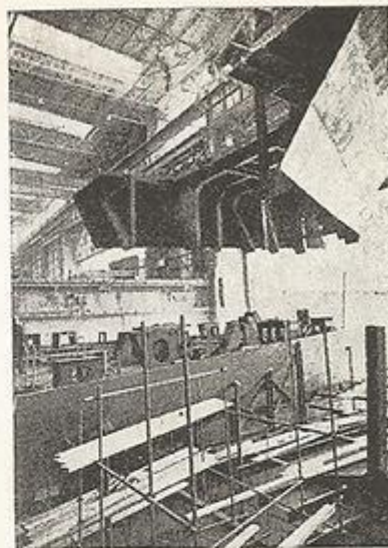




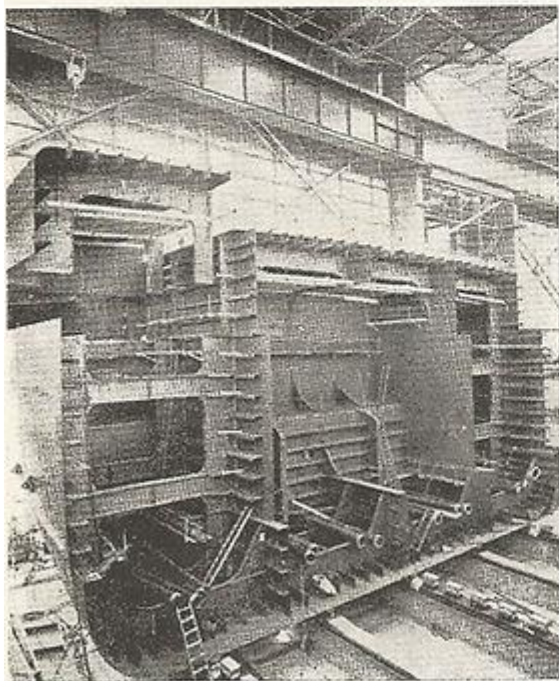
8. בעוד עבודת הרכבת הגוף ופניו המיכלית הנומשכת בעת ובעונה אחת, מורי כבים חלקי ירכתיים באנף אחר של האולב ואחר צביעתם מועברים במנוף אל מדרון הבנייה, לש הצמדתם בריתוך אל הגוף הפעלת שני מנופים יחדיו מאפשרת הרמח קטעים שמשקלם עד 300 טונה. (למעלה).



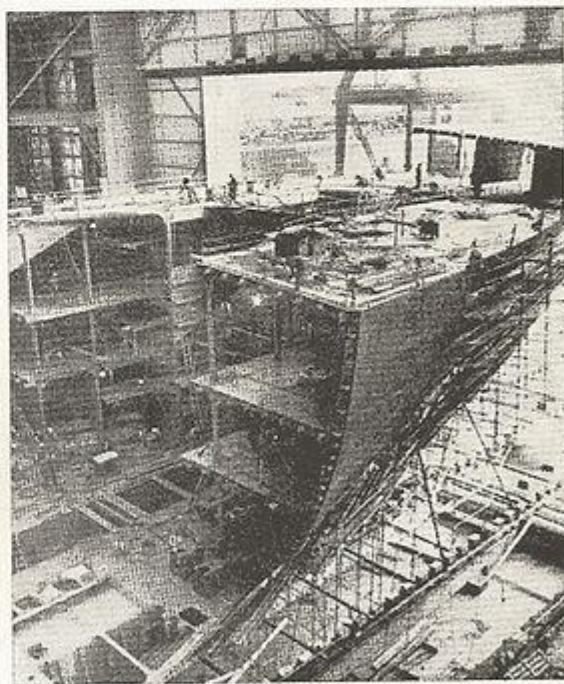
7. ככל שנוספים מישורים של חדר המכונות, מתחיל גוף המיכלית ללבוש צורה. במיכלית הנראית בתמונה זאת כבר הותקנו שני דיול גנרטורים ומכונות נוספות ובסיסי מכונית הובאו ליד תושבת המנוע. (למעלה).  
9. כל שלב בניה נבדק בקפידה על ידי המפקח של חברת הסיווג. נוכחותו של המי פקה מוודאת שלמרות שיטת הבניה המהירה ביותר, תיבנה המיכלית על כל מיפרטיה לפי כל התקנים הקבועים מראש.



6. לפני הורדת קטע נוסף של המישור התחתון של חדר המכונות — על כל לוחות הצד שלו והצלעות — לשם ריתוכם, קובעים בתקרת התחתית הכפולה של שני הקטעים הראשונים של הירכתיים את בסיסי המכונות. דבר זה נעשה לפני השלמת הגוף ומאפשר ביצוע בלתי מופרע של תהליך העבודה תוך שימוש במנופים ישרים (למעלה).



11. משהוצאו הירכתיים החוצה, מתחילה בניית המיכלים הראשונים בקידמת חדר המכונות. הרכבת קטע זה במקומו משלימה את הסיפון ומיכל הצד של ימין המיכלית. הצורת הנראית בתחתית המיכלים מוכנה לחיבור.



10. בשלב זה של בנייתה, מוכנה המיכלית להעברה החוצה. זרועות הידרוליות רבות עוצמה דוחפות את הירכתיים מחוץ לאולם ההרכבה כדי לפנות מקום להשלמת הקטע הבא של גוף המיכלית. מערכת שלמה של דלתות מורמות, נעות ומתקפלות, מאפשרת התאמת סבוב גופה של כל אניה ועל ידי כך סגירת האולם ומניעת הפרעות ואבוד זמן כתוצאה ממוג אויר גרוע.



יצחק פלד, המכונאי הראשי של האניה של יצחק פלד, המכונאי הראשי של האניה ומר אהוד למדני, מפקח החברה, בעיון מעמיק.  
 Izhak Feld, Chief Engineer and Mr. Ehud Lamdani, Superintendent Engineer reviewing plans.

# הד-סיני

## בנמל הבית



צביעת דופן האניה באמצעות דוברת.  
 Painting vessel's hull utilizing a floating raft.



תיקון המנורה על התורן הקדמי.  
 Repairing the light on the forward mast.



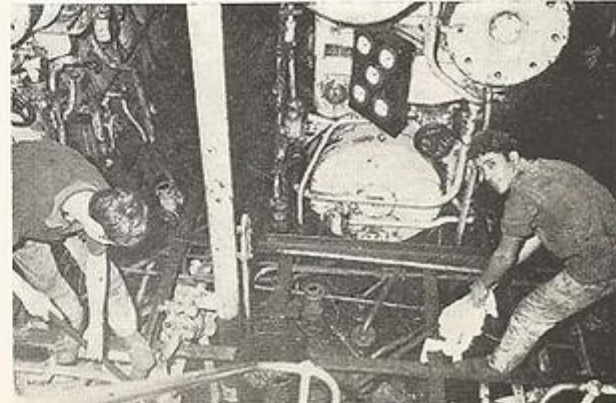
נקוי החלודה בהתות חול על החלק הפנימי של מכסי המחסן. (שיטה הסנדבלסט).  
 Combatting rust by sandblasting on the inner side of the hatch pontoon.

טבח ג'וני במטבח — מטבח האניה.  
 The cook Johnny at work in the ship's galley.



Cleaning engine room bilges.

נקוי שפולי המכונה.



## א/מ, "הר-שגיא": נוחות ועילות

נאמנה לעקרון כי האניה היא ביתו של הימאי, וכי יש לעשות ככל הניתן שב"בית" זה תימצא מירב הנוחות — שקדה גם הפס חברת "אלים" באניה החדשה על טיפוח מגורי הצוות וחדרי-הנופש.

כקודמותיה תהיה גם "הר-שגיא", מלה אחרונה" הן בסגולותיה הטכניות והן בהידור מגורי הצוות ובאביזרי הנוחות למיניהם הצמודים להם.



Captain's Office משרדו של רב-החובל



חדר המנוחה של רב החובל  
Captain's Day-Room



חדר אלחוט  
Radio Station



חדר התעמלות  
Gymnasium  
חדר כביסה  
Laundry Room



חדר ביזור  
Day Room



חדר קצינים  
Officer's Cabin

שהייתה של א/מ, "הר-סיני" בנמל חיפה במשך כחדשים, מהווה שיא בשהיית איזו מאניותנו בנמל כלשהו.

צוות האניה ניצל את הזמן הרב ששהתה האניה בנמל למטרות אחזקה, מירוק ושיפוץ. צלם העתון הצ' ליח לצלם כמה מעבודות האחזקה שבצע הצוות.



גרוד החלודה מדופן האניה על גבי פיגוס מכני.

Chipping rust from vessel's hull utilizing mechanical stage

שיפוץ הבוכנה.  
Overhauling main Engine Piston



# בראי עקים



אני משאיר לך את ליבי  
וחבילת כבסים מלוכלכים...



# מגדרון

תעודות סמיכות נמסרו לאחרונה לימאים  
הבאים.



- א/מ „הרסיני“
- פסח רובין — מכונאי רביעי
- א/מ „תלאביב“
- יהושע שרייבר — מכונאי רביעי
- נפתלי קסוטו — מכונאי שני
- יואל אורץ — חובל שלישי
- א/מ „הרשיגא“
- דן רוזנפלד — חובל שני
- א/מ „הרבוקר“
- עמבר שבה — חובל שלישי
- א/מ „הררמון“
- מיכאל בלוס — מכונאי שני
- א/מ „הרמירון“
- מרקו צ'מפרליק — חשמלאי
- יהודה סלומון — חשמלאי



ברכת „עד מאה ועשרים“ שלוחה  
לבעלי יום ההולדת הבאים:

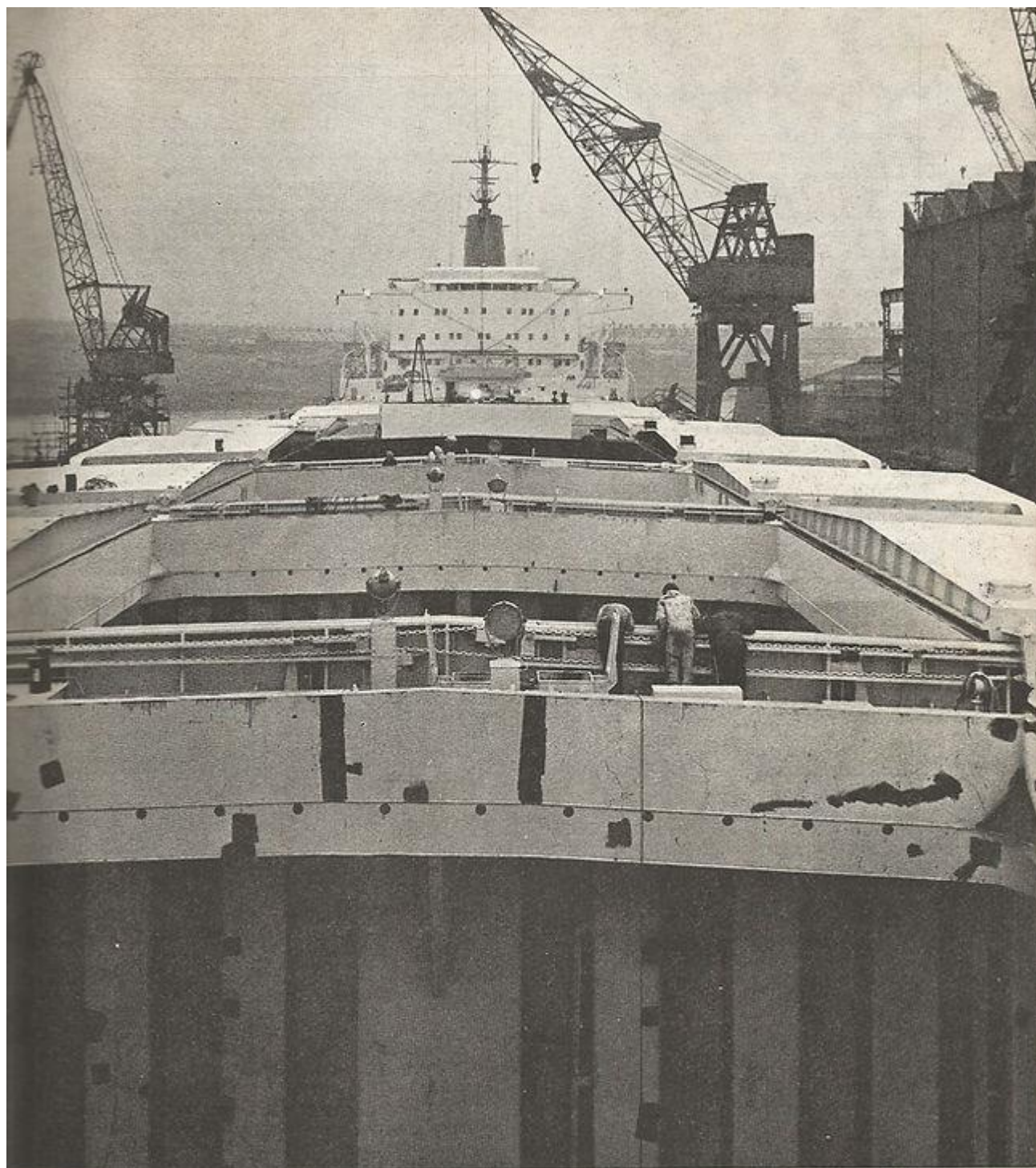
- |                 |                |
|-----------------|----------------|
| רוני פלד        | אדם הרברסט     |
| אברהם כהן       | יונה יעקב      |
| זכרי נסים       | ארנון קורביס   |
| כהן אברהם       | חיים מעוז      |
| גבריאל שלוש     | טורס אבנר      |
| סטמנסקי ג'ורג'  | בן אמו חיים    |
| בקר נחום        | הוכברג דורון   |
| אדם גלור        | רפאל עמאר      |
| אברהם גרביאן    | מילר יעקב      |
| מרדכי פרימוביץ  | איתן מיזל      |
| פיץ' הנס        | דיזי יצחק      |
| משה ברוך        | יצחק שחח       |
| מאיר ביטון      | קנטרוביץ יהושע |
| משה קיורמן      | אברהם עופר     |
| חמילצקי רומן    | יהודה טוביאנה  |
| וינברג יוסף     | צוויג יחזקאל   |
| שלמה זכריה      | שמעון יב       |
| אברהם מסילתי    | טוביה הורן     |
| יהודה סורחי     | חנניה קדוש     |
| משה אלקיים      | ליבו ישראל     |
| שלום הבר        | שכטר פבל       |
| יואל אילנברג    | גרלינג אבי     |
| אהרון קסאב      | באבא עיסא      |
| מיכאל סמולנסקי  | רואל אורי      |
| פישמן גדעון     | אליהו כספי     |
| שער מאיר        | אורץ יואל      |
| עמאר אהרון      | שולר עמנואל    |
| נפתלי בורנשטיין | איצקוביץ יוסף  |
| סימן טוב עמרני  | היטוביץ דוד    |

- א/מ „ערד“
- חיים לינדנברג — חובל שני
- אדם הרברסט — חובל שלישי
- א/מ „הריכנען“
- דוד אייכנבאום — חובל שלישי
- א/מ „הריגלעד“
- יהושע בלינברגר — חובל שלישי
- יורם גלעד — מכונאי שלישי
- א/מ „הרשיגא“
- גיל אפרת — חובל שלישי
- א/מ „הררמון“
- יחזקאל נקר — מכונאי שלישי
- א/מ „הרסיני“
- אברהם גורדון — מכונאי שני
- דניאל נובק — מכונאי שלישי
- א/מ „הריתבור“
- יורם גולן — חובל שלישי
- אמנון שאולוב — מכונאי שלישי
- א/מ „הרמירון“
- נחום דלוגץ — מכונאי שלישי
- א/מ „הריקסטל“
- יחזקאל צוויג — חובל שלישי
- ברוך בנימין — אלחוטאי
- א/מ „הרשבון“
- דן גילבר — חובל שלישי

- יעקב הרצוג — חובל שלישי
- אריה לוי — חובל שלישי
- נסים סמואל — מכונאי שני

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

- א/מ „ערד“
- אהרון כהן — מכונאי שלישי
- א/מ „הריגלעד“
- יהושע קנטרוביץ — מכונאי שלישי



General view of deck of M/V "Har-Sag!"

מראה כללי של סיפון א/מ, "הרשגא"

# EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL  
OF CARGO SHIPS "EL YAM" LTD.

No. 25

Winter 1968/69

Printed in Israel