

ערון לירנאני ועבודי אנקיות נרשא, ארל"ים" ובע"מ • גליון מס' 29 • שבט תש"ל • ינואר 1970

יום אל ינו

לכבוד
חברת "אלי" בע"מ
רח' הבנקים
חיפה
א. נ.

רצ"ב אות מלחמת ששת-הימים. שהר
ענק למפעלכם על חלקו במערכה.
אני בטוח, כי אות זה ישמש מקור
סיפוק, עידוד וגאווה לכל עובדי מפעלכם.
בברכה,
משה כרמל
שר התחבורה



מה נשמע?

חיפה, 25 בספטמבר 1969

עם התפתחותו של צי חברתנו גדל מספר האניות המפליגות בסחר נורד ושאין פוקדות את נמלי הארץ. הנהלת חברתנו אשר ערה לבעיות הקצינים המשרתים על אניותיה ובפרט לבעית התעדרות הממושכת מהבית עקב שרות באניות סחר נורד, החליטה לקצר את תקופת השרות של הקצינים מדרגת חובל שני ומכונאי שני ומעלה. על אף שהקצינים ימשיכו להתום על חוזה הצוות לתקופה שנקבעה בהסכם העבודה הקיבוצי דהיינו 12 חודשים, הרי שיוחזרו ארצה לחופשה לאחר 8-9 חודשים מיום שעזבו את הארץ. מדיניות חדשה זו כרוכה בהוצאה כספית נוספת לחברה וכנאמנים למסורת חברתנו לפעול למען שיפור תנאי העבודה של עובדינו, במידת האפשר, החלטנו להפעיל מדיניות זו אשר אנו מאמינים שתרום רבות להטבת תנאי עבודתם של קצינינו.

הסדר זה יהיה בתוקף החל מ-1.1.70. בכבוד רב,
אניות תשא "אלי" בע"מ
א. כרמל סגן מנהל



ב"ס § 10 פ"ט זוכה הפעם מלח כשיר אליהו בידוד על תצלום הדולפין ששלח לנו מהאניה א/מ, "ערד".



למאן אליו

לפני זמן מה התמה החברה חווה עם ממשלת ישראל להובלת גרעינים. ההווה הוא לתקופה של חמש שנים להובלת מוצית יבוא הגרעינים של הממשלה מאמריקה לארץ. פרוש הי דבר לגבי ימאי האניות, "הר סיני", "תל אביב" ו"ערד" הוא כי אניותיהם תמשכנה בקביעות בהפלגותיהן לארץ כפי שהיה עד כה. אין ספק כי זוהי בשורה טובה ל"אוהבי" קו זה.

אך מצויה כאמתחתנו כשורה טור בה גם לאלה המפליגים באניות הנוד: החברה החליטה על קיצור השרות הרצוף בהפלגות ארוכות אלו. בחווים קודמים, שנחתמו לפני שנים עם אי-גוד הימאים, הוסכם כי קצינים יוחזרו מאניות-נוד ארצה בתום שרות רצוף של 12-15 חודש. בחווה מאוחר-יותר הוקטן משך השרות ל-12-13 חודש. בחווה האחרון הוסכם כי משך השרות הרצוף לא יעלה על 12 חודש.

אולם חברת אלי-ים, במגמה לעודד את השרות על אניות הנוד ולהקטין ככל הניתן את קשיי הניתוק של הימאי וכני משפחתו, הורידה מצדה את משך השרות הרצוף לקצינים הקבוי עם בחברה מדרגת חובל שני, מכור נאי שני ומעלה ודרגות מקבילות ל-8-9 חודשים כלכד. כלומר — לפני משורת החווה.

הנה כי כן, החל בחודש ינואר 1970, יהיה זכאי כל קצין קבוע בחברת, החל מדרגת חובל שני/מכונאי שני לשוב ארצה בתום שרות של 8-9 חודשים. מחווה זו של רצון טוב יש בה גם משום ביטוי הוקרה מצד הנהלת החברה לימאיה על שרותם הטוב והנאמן, המסייע בשיגשוגה של החברה וכמוניטין הטוב שהיא צוברת.

מכתבים המודיעים על ההסדר החדש בתחום זה נשלחו כבר לאניות והעתק מכתב כזה מתפרסם כמדור "מה נשמע".

ה מ ע ר כ ת

חדשות "אלי" בתצלומים



שר האוצר, המסחר והתעשייה מר ז. שרף, חותם על ההסכם בשם ממשלת ישראל.

ב-26.11.69 התמה החברה חוזה עם ממשלת ישראל להובלת מחצית יבוא הגרעינים של הממשלה מאמרי-קה (פרטים ב"לימאינו שלום") כת-מונות נראים הותמים על ההסכם שר האוצר המסחר והתעשייה מר ז. שרף ומר י. רקנאטי. לאחר חתימת ההסכם נערכה על א/מ, "ערד" מסיבה. בתמונה (למטה) נראים מימין לש-מאל: מר י. רקנאטי, מר מ. צור ומר ב. לימור.



ארוחת צהריים עם חלק מקציני החברה המשתלמים במכון להדרכה ימית בעכו.



מר י. רקנאטי חותם על החוזה עם ממשלת ישראל.



הציגה הרשמית דבר. אף שהם אנשי־מעש של העידן הטכנולוגי, הם מעניקים לך חיוך של אמת וכמהים לתחושתך הנעימת בצל קורת משרד, הרבה ומעבר למצופה. נשמתי איפוא, לרווחה.

עשרים וארבע שעות ביממה

ראשית פנינו לדיוטת העליונה של המיכנה הדוקומתי של המשרד, המצוי בחוף הבנין הגדול ורבי־הקומות. בחדר־מנהלים, המתנאה בגוונים שוקטים ומר־גיעים, הקביל את פנינו מד ג'והן סינגר, העומד בראש השלוחה האירופאית.

מר סינגר הוא גבר ממוצע קומה, בעל מיבנה נאה, ששעריו ומבטיו בהירים וכולו שופע בטחון וישוב־דעת של גבר באמצע שנות החמישים. מר סינגר לא היה מעולם ימאי, אך כבר משחר נעוריו התחכך בעס־קי ספנות ומאו לא נטש את השטח הזה.

ב־1932 התחיל את הקריירה שלו כנר־ערי־פקידות בחברת ספנות בריטית. את דרכו בה עשה מתחתית הסולם: 17 שנים עבד באותה חברה עם פרוץ מלחמת העו־לם השנייה התגייס לצבא הבריטי והפך להיות תותחן אנטי־אווירי בלונדון ובהדרגה לאחר שרות של שש שנים בצבא חזר אל עולם הספנות, כעובד בנציגותה של חברה יוונית.

בשנת 1957 צדה עינו מודעה שנתפר־סמה בעתון, בה נתבקש לעבודה אדם הבקי בעסקי ספנות להקמת משרד חדש. הוא ראה בהצעה אתגר ואפשרות להת־קדמות — ונענה לה. מקץ זמן מה בקרא



לכא בצל קורתו תחושה של נועם והדרה. האנשים המצוותים את המשרד, אף שכללי הנימוס לא זרים להם, אין ביניהם לבין

1וקר אחד, לא קר ולא גשום, לא מעורפל ולא אפור — מאוד־מאוד לא לונ־דוני — שמתי פעמי אל משרדי M.O.C.L. (מריטיים אוברסיס קומפני לימיטד), הלא הם משרדי הנציגים שלנו בבירה הברי־טית, והממוקמים ברחוב ויקטוריה המלכה, שבין נהר התמוזה לבין סט פול.

לאמיתו של דבר ציפיתי למצוא בנין קודר וכהוי, האופייני למרבית בניני ה־„סיטי“ ולונדון בכלל. סברתי למצוא משרד אפור, חנוק בריהוט כבד, שמרני ומר־צין עד דכא. ציפיתי למצוא אדונים צונני־סבר, ככתוב ברומאנים הויקטוריאנים, או ג־נטלמנים מכופתריו, קורקטיים מאד.

באותו בוקר לא היתה לונדון שרוייה בערפל ואנשי משרדנו בלונדון לא היו כפי שסברתי. יתר על כן — הם היו היו פוכים הגמור של ניהושי. מופתע לטובה ובלב שמח מיהרתי להתזיר לאמתתתי את היוכי התשובה הצוננים המאולצים שה־כנתי לי מראש ומחקתי את זכר תרגילי הנימוס הקורקטי והיבש שתירגלתי עצמי בהם כדי להיות האדם המתאים במקום המתאים.

המשרד עצמו הוא בבנין מודרני ור־חוק מלהיות קודר, ומסתגר בחוף עצמו. יחד עם היותו פונקציונלי מאוד וחדור רוח־מעשיות, הריהו מרגיע באופיו ומעניק



רב חובל הוגו (חיים) אולד, ה־פורט־קפטן של המשרד בלונדון

"הר שגי"א" באאסטרזאם

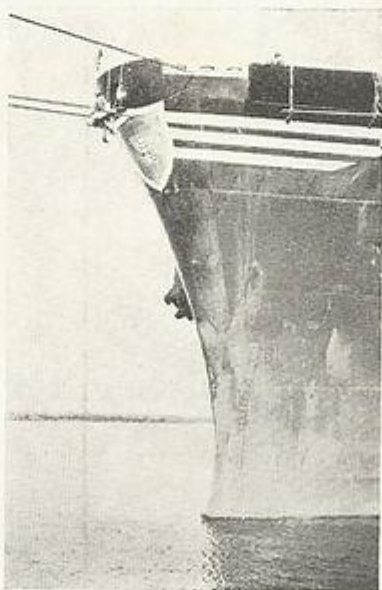
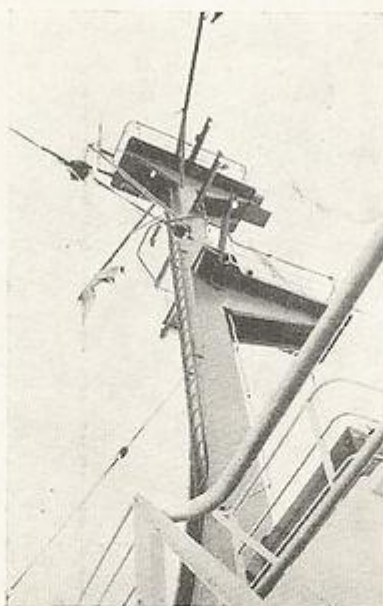
מול "הר" ושמו "שגי"א"

ההפתעות הבלתי צפויות התממשו. בגלל רוחות וזרמים, בגלל גודלה המיוחד של האניה וטעות בתישניה של נתב הנמל, אי-רעו תקלות שגרמו לאיחור. באחד מעיקולי הכניסה לנמל, "התישבה" האניה על שונות. הוועקו נוררות נוספות. הקברניט, קציני הסיפון והצוות, הוציאו מיץ" במשך שעות, עד שהחליקה האניה מהשונות וניתן היה להחזותה ולהצמידה אל מעגן הפריקה. באי-חור של יממה נקשרה, "הרשגי"א" אל הרציף הנושא את המספר הסידורי 75. סחוטים עד כלות נשמו אנשי הצוות לרווחה. שש וחצי שעות של מתיחות ועצבנות סיימו הפ"לנה שנמשכה ארבעים יום בקרב.

את כל זאת לא ראינו. כי אל האניה הגענו רק בבוקרו של ה-6 בספטמבר, כשזו כבר היתה שקועה בתרדמת-נמל ורק כפות-הענק של מיתקני הפריקה היו נוברים בתוך כרסה הענקית, חופרים מתוכה את מטענה ומטיי לים אותו צוכרים-צוכרים אל תוך אסדות נהר ארוכות ורבות-קיבולת, אשר עגנו לצדה. אסדה מתמלאת, מפליגה לדרכה, ואחרת באה תחתיה לקלוט מן המטען — עופרות ברזל מליבריה, המיועדות למפעלי-פלדה בגרמניה.

שער הכניסה למעגן היה חסום. חלון סר-כת-השומרים נפתח ואיש-משמר הולנדי שאל לחפצנו ולזהותנו. רק לאחר שוודא כי אכן אנשי-שלומות אנחנו ושמונו נכלל ברשימת הרשאים להתקרב אל האניה הישראלית, פתח בפנינו את המחסום והניח לנו לשת אל האניה. בשלב הבא היה עלינו להזהרות בפני צוות משמר הולנדי, אשר השגיח על שלומה של האניה הישראלית ולא ניתן לנו להיכנס לתוכה, עד אשר ראה אותנו וזיהה אותנו איש צוות האניה. העירונית הבטחונית היתה מלאה.

אבל עוד בטרם עלינו בכבש, בטרם פסענו לאורך סיפון-המחסנים על מנת לעלות אל אזורי-המגורים, ניצבנו למטה, על רציף הבי-טון, המכוסה שכבת אבק שחום וניסינו להקיף במבטינו את האניה. היתה זו הפעם הראשונה שראינו את "הרשגי"א" ולמען האמת — בפעם הראשונה בה ראינו כלי שיט בעל ממדים אדירים שכאלה. כבדה, גאיונית, שקועה עד כמעט לסף הקו האדום שלה, נחה לה האניה כענק עייף שהחליט לחטוף תנומה. ככל שהיתה שקועה, מכובד מטענה, עדיין היתה גבוהה עד תמיהה. ככל שהיתה סימטרית, עדיין קשה היה להקיף את ממדיה מחרטום לירכתיים. ומעליה התי-נוסס הדגל הישראלי. ועל ארובתה העבה התנאה סמלה של חברת אליס. מעליה, על



סמלה של חברת "אליס" גדול יותר מן הימאי העוסק בצביטה

ל א הרחק מתחנת-הרכבת של אמסטרדם, צופה אל פני נופיו האינסופיים של הני-מל הענק, מתנשא בנין לבנים גבוה. קומתו הע-ליונה מזוגנת והיא משמשת כמסעדת-מיצפור. על גוו של בנין זה מודקר שלט גדול, המכ-ריו כי שוכנים בו משרדיה של חברת ספנות הולנדית בשם "וינקה".

"וינקה" משמשת כסוכן ל"הרשגי"א" בהגיעה לנמל זה וכדי לדעת מתי צפויה האניה הישראלית, שמונו פעמינו אל משרדי החברה הזו.

"וינקה", כמו שהסתבר לנו מאוחר יותר, היא אחת הנדולות והידועות שבחברות ההו-לנדיות העוסקות בענייני ספנות. יסד אותה, לפני 100 שנים, הולנדי בשם אלברטוס וינקה ומאז ועד היום זוהי חברה "משפחתית" מעיקרה; ואפשר שעובדה זו היא אחת הסיבות החשובות והקובעות להיותה חברה משגשגת, המנוהלת היטב.

היותה סוכן-אניות, זה רק מעיסוקיה הימיים המסועפים של חברה זו. "וינקה" היא חברת ספנות, בעלת אניות נוסעים ומי-שא; היא "ברוקר" ימי, עוסקת ב"צ'רטרס" וכן עדיין יד לה באחד מעיסוקי הותיקים — ציוד ליווייתנים והפקת שומנס. נוסף על כל אלה מפעילה "וינקה" סוכנות נסיעות כללית ומכאן גם עיסוקיה בתחום הטיסות והתיירות.

נכנסנו, איפוא, לבנין המשרדים הראשי של החברה ושאלנו את איש המודיעין היכן נוכל לקבל פרטים על אניה בשם "הרשגי"א", המניפה דגל ישראל והשויכת לחברת אליס מחיפה. מיד הוצמד אלינו פקיד, אשר הוליך אותנו אל המעלית והעלה אותנו לדיוטה השניה כדי להציגנו בפני הולנדי אדיב וחביב בשם סייצר. מר סייצר הציג אותנו בפני הולנדי חביב לא פחות ושמו רודנבורג, שהבי-טיח לעמוד לימינו בכל אשר נבקש. לבסוף נכנס גם הולנדי שלישי הנקרא ווגנר והוא — כך הוסבר לנו — האיש המקבל מטעם "וינקה" את פני האניה הישראלית בבואה לנמל אמסטרדם.

שלושת האדונים ההולנדיים הודיעו לנו כי ככל הנראה עתה תיכנס "הרשגי"א" למי-ענן פריקת העופרות בלילה שבין ה-4 ל-5 בספטמבר. אבל, — הוסיף מיד מר סייצר — לעולם צפויות הפתעות. אלף ואחד גורי-מים, צפויים ובלתי-צפויים, עלולים לשבש את לוח הזמנים. מה עוד, — הוסיף מר ווגנר — ש"הרשגי"א" היא אניה גדולה במ' יוחד ועל כן אפשרית כניסתה לתוך הנמל אך ורק בשעת הנאות המירבית. איחור של מה בכך, הוסיף, עלול לגרום שהיא תחמיץ את שעת הנאות ואז יהיה עליה להמתין מחוץ לנמל עד לערב הבא.



רב חובל י. ל. שטרק מתאר את הקושי בהכנסת הר שניא" לנמל.

ל"רצויים" על אניה זו ומשנחה דעתם של הכל מזהותנו, אנו מורשים להיכנס אל תוך מסדרון אזור המגורים. הרצפות כולן מכוי סות בנייר — שיטה בדוקה נגד טינוף המסי דראות בנעליים מזהמות של נכנסים ויר צאים.

אנו מטפסים ועולים לקיטונו של רבי החובל שטרק, אך מיד מסתבר כי הוא טרם קם משנתו. עדיין הוא נח לאחר לילה של מתיחות ועצבנות, כתוצאה מפגעי הכניסה לנמל.

עוד אנו פונים כה וכה ואנו ניתקלים בגבר צנום וחד דיוקן, נמרץ וקפיצי. אנו



נתן שיבר, כלכל ראשי: כל מה שהרווחתי ביום הטקסתי בחנוך הילדים שלי.

מודדים היום את "הריסניו", שעה שאנו לצדה של "הרישניא"...

מכל מקום, בשעה זו, "הרישניא" היא אחת "המליס האחרונות" בשדה הספנות. וכישראלי אתה ניצב תחתיה גאה. אדירת-יס זו — ודגל המדינה מתנוסס מעליה, כדבר המובן מאליו.

בוקר ראשון בנמל

אנו מטפסים בכבש האניה. מכסה המח"סן פתוח ואנו חייבים לחלוף תחתיו בכפיפה מאומצת. צוות המשמר ההולנדי, המצוייד במכשיריקשר, מוודא אם משתייכים אנו



המנורה על גלי היס" — סמל חברת אל"י" מתנוסס על ארובות האניה.

גבי מסלולי-פלדה גמלוניים, נעה אילך ואיי לך קרונית-הורקת מטען, כשהיא מצניחה לתוך כרסה את הכף הענקית, על מנת לה"פון מן המעמקים הסמויים מנת עופרות כדבעי, להטילה זהירזהיר לתוך האסדה המוסתרת.

שעת בוקר מוקדמת היתה. רבים מאנשי צוות האניה, אחרי הלילה הארוך והמייגע של הכניסה לתוך הנמל, היו שקועים בתרי דמתם. על סיפונה של האניה נמצאו רק סוורי נמל וקצין סיפון אחד, אשר השגיח על המלאכה בכל הקשור לתחום אחריותה של האניה.

שעה קלה ניצבנו על הרציף המאובק, כשאנו סוקרים את האניה, מתפעלים ממי דיה הבלתי-ריולים. ובכן, זוהי "הרישניא", אחת מגאוותיה של חברת אל"י. אחת מה" גדולות והחדשות שבאניות צי הסוחר הישראלי. אחת מאותן ענקות-יס, אשר מפאת ממדיהן וקיבלותן אינן זוכות להטיל עוון בנמלי-האם שלהן. אחת מאניות ה"טרמפ" הפועלות הרחק מחופי ארצן ואליה לא יבואו.

זוהי זו. כך כתוב על דופנה. "מפלצת" בת 78 אלף טונות מעמס, ילידת מספנה אנגלית, המצוידת במיתקני אוטומציה. אניתי-צובר משוכללת, המיועדת בעיקר להורבלת עופרות ופחם. "צאצא" מתקדם של "הריסניו", שהיתה אניתי-הצובר הראשונה של אל"י, ואשר נחשבה בזמנו לאניה גדולה ביותר, ומתקדמת ביותר. צרכים חדשים, התפתחויות חדשות ותחזיות מפוכחות הורידו את "הרישניא". בעוד שנים מספר, כש"נעמוד מול "הר" חדש וחדיש, אפשר שנזכר ב"הרישניא" באותם קני-מידה בהם אנו



רצ'צין השני דני רוזנפלד בגשר הפיקוד, לאחר לילה של מתיחות ומאמץ בהכנסת האניה לנמל.

מסע-הבתולין

דני רוזנפלד מצוי על סיפונה של "הר-שיגא" מאז צאתה להפלגתה הראשונה. אנו מבקשים ממנו כי יספר לנו מה הספיקה אניה זו לעשות מאז הפלגתה המסחרית הראשונה בנובמבר של השנה הקודמת.

"עונן ראשון הרמנו ב-29 בנובמבר 1968 — פותח ומספר דני — יצאנו אז מניו-יורק לנורוויי, כדי להטעין שם עופ"רות-ברזל. החורף היה אז בעיצומו. ירד שלג. היה קר מאוד. עם עופרות הברזל הפלגנו מנורוויי לאנטוורפן ומשם יצאנו לנורפולק כדי לטעון פחם וחזרנו אתו לאנטוורפן. התקרבו לאנטוורפן בתוך ערפל כבד. הגאות סחפה אותנו ונווטי-הנמל, שלא היה מורגל באניה כל כך גדולה, טעה במקצת בחישוביו והערכתיו. כתוצאה מכך עלינו על אניה רוסית. לרוסים לא קרה דבר, אבל אנתנו חטפנו חור הגון בדופן. היתה כמובן התרשנות גדולה, אבל כולם קבעו באנחת רווחה שעכשיו סיימה באמת האניה הזו את מסע-הבתולין שלה... בכך לא נסתיימו הצרות של אותה הפלגה. לאחר ההתנגשות המשכנו אל תוך הנמל ואז, כתוצאה מהפ"רשי גאות ושפל, התיישבנו על שרטון. העלו אותנו על מיבדוק והתיקונים נמשכו כשבועיים. זה היה הנמל הארוך ביותר שלנו. בילינו יפה. ערכנו טיולים. החברה עשו חיים לא נורמאליים, ביבזו את כספם עד הפרוטה האחרונה, אבל נהנו. ואז, חזרה ליס. בתחילה הפלגות קצרות בין אנטוורפן לנ"רויק ולאחר מכן לדרך הארוכה — ישר לליבריה, לטעון עופרות-ברזל ליפן, חזרה לליבריה, טעינה ולאמסטרדם. מאמסטרדם שוב חזרנו על אותה הקו ועכשיו הגענו הנה שנית. ביפן נפגשנו ב"הרימורן". השמחה היתה רבה. אנשי שתי האניות יצאו לבלות יחד וזו היתה ממש חוויה בלתי-נשכחת.

— עכשיו הגענו לאמסטרדם עם 71 אלף



המלצר לוגסי מרדכי בחדר אוכל של הקצינים

אינפורמציה טוב ויעיל על כל הנעשה בארץ. אנו עוקבים אחרי המשדרים האלה בקביעות ובקפדנות והרגשת הניתוק כבר אינה קיימת כפי שהיתה קיימת עד להפעלתו של שרות זה. בכלל, נדמה לנו כי הפעולות של שרותי הרווחה עולות על מסלול טוב והן יהיו לנו לתועלת רבה. כדאי אולי לבקש בהזדמנות זו משרותי-הרווחה שיספקו לאניות, מלבד עיתונים, גם חומר הסברה. רבים מאתנו מוצאים עצמם לא פעם נקלעים לויכוחים פוליטיים, או כמסבירים בלתי-ירשמיים של מדינת-ישראל. כדאי לכן שיהיה בידינו חומר טוב ומעודכן בתחום זה.

לא סיכם עם הקצין-הראשון מי משניהם יישאר הערב באניה. נכון, ארבעים יום בים זה לא זמן קצר. אבל לא בווער לו. אם לא היום, יירד לחוף מחר.

דלת תאו נפתחת ונסגרת ללא הרף. קצינים ודרווים באים לשאול, לברר, לבקש. מופיע איש המכס וצריך לערוך אתו סיור באניה. מופיע הווטבוס ששלח הסוכן כדי לקחת את הימאים העירה לצרכים רפואיים שונים ועל דני להסדיר את כל העניינים הפורמאליים הכרוכים בדבר. רוב המיועדים למסע בווטבוס העירה יוצאים למה שקרוי בדיקת-ביקורת, לאחר שאת הטימול הממשי קיבלו תוך כדי הפלגה, מידיו האמונות של דני רוזנפלד. בין הירוצאים אל הרופא מתלבט נער צעיר, חניד, שאינו מסתיר את גאותו להימנות בין אלה החוקים לטיפול ולבדיקת-ביקורת. מסתבר כי הוא רואה בכך מעין... תעודת-בגרות. סוף-סוף ימאי של ממש, גבר של ממש...

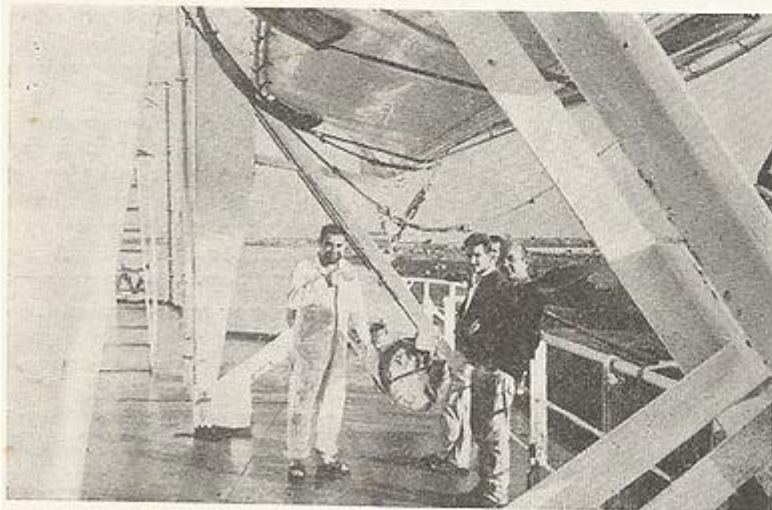
זכרונות 1967

דני רוזנפלד, הקצין-השני (סיפון) של "הרשיגא", הוא גבר בן 23, יליד ירושלים. כשאנו שואלים אותו כיצד הגיע ליס, מה היו המניעים שהביאוהו למשלח-יד זה, הוא מוסיף בכתפו, מנחך ומשיב:

— אני אהבתי לך את האמת: בעצמי איני יודע. המניעים לא ברורים לי. בילדותי לא חלמתי על הים ואיש לא השפיע עלי ללכת בכיוון הזה. יצא לי כך, וזהו זה.

דני הוא בוגר בית הספר הימי בעכו. בגמר לימודיו התגייס לחיל הים שם עסק בעיקר באימון טירונים. בין סיום בית-הספר לבין הגיוס לצבא עוד הספיק יחד עם כמה וכמה מבני מחזורו, לערוך, הפלגה על "הר-הכרמל". שבוע לאחר שהשתחרר מחיל-הים כבר עלה כקדט על "הריתבור". ומאז הוא נימנה על צוות הקצינים הקבועים של חב"רת אליס. אחת החוויות הקשות והזכורות לו מימי הראשית שלו כימאי קשורה במלחמת ששת-הימים.

— הייתי אז על "הריתבור". באמצע הפ"סיפיק, בין איי הוואי לקליפורניה, שמע מי שהו בראדיו כי פרצה מלחמה. הידיעה ירדה עלינו כיועם ביום בהיר. ניסנו לקלוט חדשות מן הארץ, אולם הקליטה היתה קשה. האיניפורמציה היחידה שלנו נשאבה מתחנת ראדיו בלוס-אנג'לס, אותה קלטנו היטב. אולם ביום הראשון והשני לפרוץ המלחמה שידרה תחנה זו רק את הגירסות הערביות. ולפי גירסות אלה היה מצבנו בארץ חמור ביותר. אמנם לא האמנו לכל ההתפארויות הערביות, אך מהעדר אינפורמציה אחרת היינו שרויים במבוכה ובהרגשה מאוד קשה. זכור לי כי היממה הראשונה היתה ממש נוראה. חיינו בערפל של אי-ודאות, בחרדה רבה. היום זה כבר לא יכול לקרות. היום יש לנו שרות החדשות המיוחד של שרותי-הרווחה הישראלים והוא משמש לנו מקור



רב השמיים דייזי על סיפון האניה, בחברתם של ימאים.

הכלכלים מתחלפים

בעת עגינתה באמסטרדם נערכים חילופים קלים בצוות. זה יורד מן האניה וחוזר ארצה וזה עולה עליה להחליפו. המכונאי הראשי שממן יוצא להשתלמות מנועים קצרה באחת מארצות הצפון ואת מקומו בא לתי פוש שרמן. אולם ביומה הראשון בגמל אתה רואה את שניהם בסרבליים, שקועים בעבודה מאומצת בחדר המכונות. הכלכל הראשי נתן שיבר, המשרת כבר 13 שנה באניות החברה, חוזר ארצה ואת מקומו בא למלא סלם שלום, אחרי חופשה של כמעט שלושה חודשים. בינתיים יושבים שניהם בתא הכלכל ומכתיבים הזמנות לסוכן מצרכי המזון: בשר, ירקות, פריטים סניטריים, סמרטוטי רצפה, כלי מטבח.

נתן שיבר, "ייקה" בן 56 מתנאה בעובי דה כי "הרשיגא" היא האניה החדשה שישית במספר אותה קיבל בתור צ'יף-סטיוארד. בשטח זה, הוא אומר, אין לו מתחרים. "הרשיגור" היתה האניה החדשה הראשונה עליה שרת כלכלי-ראשי והוא שרת עליה תחת פיקודו של רביחובל שטרק, המשמש כרביחובל גם באניה זו.

בנו בכורו של נתן שיבר הוא חימאי באוניברסיטת ירושלים. בנו השני לומד עתה בארצות-הברית. הבן השלישי משרת כקצין בצה"ל.

כל מה שהרווחתי בים, — אומר שיבר בקורת-רוח — השקעתי בחינוך הילדים שלי. שלחתי אותם ללמוד. לא חסכתי על זה. וזה הסיפוק שלי.

סלם שלום, המחליף את נתן שיבר, נמצא על "הרשיגא" בפעם הראשונה. הוא מתפעל מגודלה, מסידוריה הנוחים, מחדרי שותה. אבל לבו נשאר במיכלית, עליה שרת שלוש שנים וחצי.

— אני לא יודע למה, — הוא אומר — אבל הטנקר נכנס לי בדם. כשעובתי את הטנקר, הרגשתי כאילו עזבתי את הבית שלי.

הוא לא עזב למרי. הוא השאיר שם נציג משפחתי — בנו בכורו, שעלה על סיפון נה כנערי-מכונה. ה"חידק" הימי, מסתבר, חדר לתוך המשפחה. הבן השני עלה על "ערד" בתור חניף-סיפון. הבן השלישי, שטרס סיים את חוק לימודיו, כבר הודיע כי הוא מתכוון ללכת בדרכי אביו ואחיו הגדול לים והוא מתעתד לחבוש את ספסלי בית הספר הימי בעכו. טרס החליט אם יבחר במגמת סיפון או מכונה. סלם מעדיף כי יבחר במגמת מכונה, שכן בתחום זה ההתקדמות, לדבריו, מהירה יותר ומקצוע זה טוב גם כשיורדים לחוף.

— אילו היו מקבלים לצי הסוחר גם נשים, — מצטחק סלם — אני בטוח שגם בתי היתה בסופו של דבר עולה על אניה...



ג'ראסי טאניה, מכונאי שני על "הרשיגא"

רי העבודה כולם חברים. נוח מאוד לחיות באניה הזו. תראה את הקבינה, גדולה יפה. ויש סרטים ויש אולם-ספורט.

— ואין שום בעיות!

— בלי בעיות אי אפשר. בטח שיש. למשל עיני האוכל. חסר אוכל טרי וזה הורס את הקיבה. אני רגיל לירקות ועל האניה אין מספיק ירקות. לא רק אני סובל מזה. תשאל את כולם.

אני שואל ואומרים לי שאכן קיימות בעיות. למשל בעיות עם חלב, שאינו משתמר בטיבו ובטעמו לכל משך ההפלגה. למשל, שבתשעת הימים האחרונים של ההפלגה כבר לא נותרו ירקות. הכלכל הראשי טוען כי בהפלגות זוטן כה ממושך אין אפשרות לשמור בטריותם חלב וירקות וכי לא פעם הוא נאלץ להשליך ירקות שהרקיבו, או לשפוך חלב שטיבו וטעמו נפגמו עד כי אינו יפה לשתיה.

אם יש לו ל'גראסי טענות על האוכל, הרי שבכל מה ששייך לחזרי-המכונות, הוא שבעירצון. בראש וראשונה מחבריו לעבודה, מהממונים עליו. לאחר מכן מהמכונה עצמה, מהנוחות שבעבודה ואפילו מהאוטומציה.

— בהתחלה היו לנו צרות עם האוטו-מציה. אבל התגברנו על הבעיות ועכשיו זה באמת בומבה. עובד יופי ונותן לנו נוחות. מזה שלוש שנים שהוא מפליג בים. על "הרשיגא" הוא מצוי כבר שמונה חודשים רצופים.

— חסכת קצת כסף? — אנו שואלים אותו.

— אפילו לא גרוש אחד! — מזהיר ג'ראסי — אני הלכתי לים לראות את העולם, לעשות חיים ולא לחסוך כסף!

טון עופרות ברזל. יכולנו, מבחינת הקיבולת, לקחת עוד 4000 טון, אולם 71 אלף טון זה מכסימום המטען איתו יכולה האניה להיכנס לנמל זה. מכאן נפליג לנרוויק, נחזור להולנד ושוב נצא לקו הארוך של 40 יום רצופים כמעט בכל כיוון. זו הפלגה קשה, בגלל אורך הזמן, אבל מתרגלים לזה. אני אישית עברתי את המשבר הראשון ב"טרמפ" הראשון. אחרי שמונה חודשים בים התחלתי להרגיש קושי ומועקה. עברתי את זה ועכשיו, בטרמפ השני, אני כבר רגוע למטרי. כל דבר בחיים זה שאלה של השקפה והרגל.

על "הרשיגא" משרתים בסך הכל 21 ימאים ישראלים והשאר ימאים זרים, בני אומות שונות. בשל מספרם הרבי-יחסית של ימאים ישראלים על האניה ומשום שרובם צעירים, נחשב הרכבו הכללי של הצוות למוצלח. אנשי האניה טוענים כי הרכב זה הוא אחד הגורמים העיקריים לרוח הטובה השורה על "הרשיגא".

מתוך 21 הישראלים שנים הם ימאים ערביים.

— אין לנו שום בעיות כערבים, היחס בסדר, כולם שווים. מסתכלים עליך כאן אם אתה בן-אדם ולא אם אתה יהודי או ערבי או נורבני, — אומר לנו ג'ראסי עאינה גבר מונק בן 28, יליד העיר נצרת.

ג'ראסי, בן לאב שהיה שוטר במשטרת המנדט ולאם שמקצועה הוא ההוראה, מכ' הן על "הרשיגא" כמכונאי-שני. במקצועו הוא חרט ומסגר ואל הים הגיע דרך מודעה שפרסם משרד התחבורה בעתונות ובה הציע לבעלי מקצוע טכניים להצטרף לצי הסוחר הישראלי.

— כמה חבר'ה מנצרת התלחבו מהרעיון לצאת קצת לים ולראות את העולם, — מספר ג'ראסי — אבל מכולם נקלטתי בים רק אני. הלכתי לבחינות. עברתי אותן בקלות. שמו אותי קצת על אניה של צי"ס. אחרי עשרה חודשים בים הלכתי ללמוד בעכו. משם פניתי לחברת אליים. קיבלו אותי לראיון. דיברו אתי יפה. הרגשתי יחס טוב. החלטתי שווהי חברה טובה. הסכמתי ללכת לאנית טרמפ. שלחו אותי ללאס-פאל מס ושמ עליתי על "הרשיגא" בתור מכונאי שלישי. אחר כך הפלגתי על "ערד" ועכשיו אני כבר שמונה חודשים על "הרשיגא". מכונאי שני על פרמיט.

— איך קיבלו בבייך את החלטתך להיות ימאי?

— כמובן שלא היו מבסוטים מהדבר, — מחייך ג'ראסי — לא רגילים לדבר כזה. בהתחלה אמרו לי שאני יכול לשבת בבית ולא לעשות כלום, העיקר שלא אלך להיות ימאי. אבל במשך הזמן התרגלו.

— ואיך אתה מרגיש על האניה מבחינה חברתית?

— אין בעיות. במקרה יש כאן צוות מצויין. רוב האנשים באמת נחמדים ונעים להיות אתם. בעבודה יש דיסטאנץ, אבל אח-

— מה עושים הימאים בחוף, אחרי הפלגה כה ארוכה? — אנו שואלים אותו.
 — מה שעושה כל ימאי. ותלוי, כמובן, במי המדובר. כל אחד עם הנטיות והרצונות שלו. זה לא אחיד. חלק מן הימאים יש להם חברות בחוף והם יוצאים להתראות אתן.
 — חברות של ממש?
 — בהחלט. נערות טובות, לא מה שאתה חושב.

— מתי מספיקים אנשי האניה לרכוש חברות של ממש והרי שהייה בנמל זה ואחר היא נדירה וקצרה ביותר?
 — סמוך על החברה שלנו. הם אינם ביישנים ומתיידדים בנקל. מה שאצל אחרים לוקח חודשים, אצל החברה שלנו יכול לקחת כמה שעות.

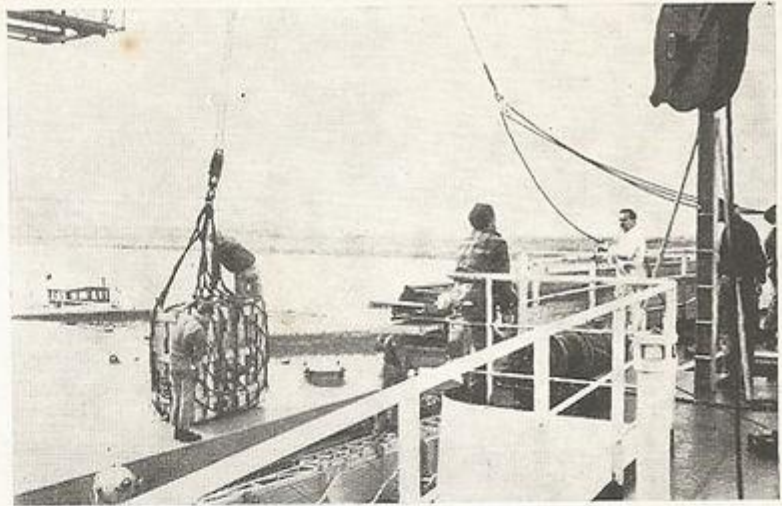
— ואיך מבליים באניה, בשעת ההפלגה?
 — קודם כל עובדים. וזה לוקח את רוב הזמן. חוץ מזה יש ספריה, יש חדר-ספורט ויש בריכת-שחייה. במגז אויר טוב משתמשים בה די הרבה. פעמיים בשבוע מקרינים סרטים ועכשיו רמת-הסרטים השתפרה מאוד. כמובן, שאחרי כל זאת, יש לפעמים הרבה שעות משעממות, כשהמדובר בקיום הארוך כים.

— מה דעתך על צוות הדרוגים?
 — טובה מאוד. הצוות מוצלח יחסית. חברה טובים. על אניות אחרות שהכרתי היו מריבות ומכות דבר די קבוע ואני הייתי צריך לשמש שוטר. ואילו על „הרשיגא“ עדיין לא היתה, במשך תקופת שרותי, אף מריבה אחת. וזה מוכיח משהו על טיבו של הצוות. זאת לגבי הדרוגים. לגבי הקצינים, אומר לנו דני רוזנפלד, הרי שיעקר הבילוי החביב רתי הוא ישיבה בצוותא באחד התאים, או במה שקרוי „חדר-העישון“, שהוא אולם מנוחה נעים, מרוהט בטוב טעם ושומר היטב בכל מה שנוגע לנקיון ולשמירת הצידוד.

— אנחנו עושים הרבה מסיבות, — אומר דני רוזנפלד — אבל כמעט ולא שותים וכמובן שלא משתכרים. מבחינת השתייה „הרשיגא“ היא אניה מאוד מאוד צמחונת. צריכת המשקאות בה היא ממש אפסית.

המכונה האדירה

האוטומציה תורמת רבות ליעילות האנייה, להפעלה רציונאלית יותר. היא חוסכת בלאי, כוח אדם ומאמץ-אדם. כל עוד מצוייה האניה בים מפיקים המכונאים מן המיתקנים הללו את מלוא ההנאה. אולם ברנע שהטילה האניה עוגן, או נקשרה אל רציף הנמל, מסתיימת האוטומציה והיריהם שוב עבדי השיטות הישנות, הבלתי-חדשניות. ובעוד אצל שאר עובדי האניה יורד בחוף מתח העבודה ומצטמצמים התפקידים ועמי דות-האיוש, הרי שאצל המכונאים מתחילה ה„שריפה“ — להספיק לערוך את כל הבדיקות ההכרחיות, לעשות את הטיפולים, לבצע את כל התיקונים. וזאת בזמן הקצר בו שובתת המכונה מפעולתה. אז מחליפים חלקים, מנקים מערכות דלק שסתתמו ומ-



טוענים אספקה...

שני ציורים באוניה אחת

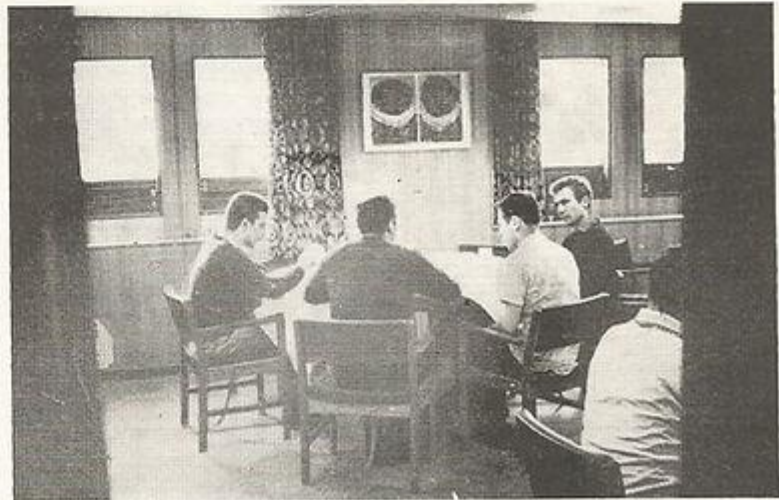
פיקודו, כרב-מלחים, ארבעה דרוגים ישראליים וששה זרים.

ל„בוטן“ של „הרשיגא“ זקנקן קצר, המתמזג יפה עם הסוודר הלבן הנושן שלו, הרווי כתמי שמן וצבע. בתאו אתה מוצא קופסות של צבע, יריעות עם התחלות של ציורים. כאן, בשעות הפנאי שלאחר העבודה, הוא נותן פורקן לתחביבו ו„הורג“ את שעות השיעמום הארוכות.

מזה שש-עשרה שנים שהוא בים וכבר הספיק לראות הרבה ולהתמתן. בעוד כמה לחבריו מתחילים סמוך לשעות הערב לעשות הכנות חפוזות לקראת ירידה לחוף ובילוי בעיר, סובב לו ה„בוטן“ בלתי-מוטף רד וזמנו לפניו מועדוני-לילה, סטריפטיוז לא בוער לו. הוא כבר שבוע מכך. הספיק כבר לראות כל מה שניתן וכדאי לראות. אין בכל אלה, לגביו, שום חידוש, שום דבר מרתק, שראוי בגללו להחפז.

נוהג הוא שאניותיה של אל"ים מתנאות בציורים מקוריים ובמעשי-אמנות שונים, או תם רוכשת החברה כדי לקשט ולתת צביון מיוחד לאזורי המגורים שבאניה. בעוד מקרימות אלה מקושטים במעשי אמנות קנזיים, הרי שבכמה וכמה מתאי המגורים אתה מוצא ציורים, פרי מכחולם של ימאי האניה עצמה. „הרשיגא“, למשל, נתברכה בשני מושכי-מכחול: האחד הוא מלצר, השני — עד כמה שהדבר נראה מוזר ומנוגד לדימוי המקובל — רב המלחים.

רב-המלחים של „הרשיגא“ הוא יצחק קנדלקר. גבר בן 32, יליד בומביי, אשר החל את צעדיו הראשונים בתחום הים עוד בהודו מולדתו. בן שש עשרה היה כאשר התגייס לחיל-הים הישראלי ומאז הוא בים. לסררי גין היה ימאי ודינג עתה, מזה שלושה חודשים, שהוא משרת על „הרשיגא“. תחת



ארוחת בוקר בחדר אוכל קצינים.

פעם לפעם נאלצים לשלוף בוכנה ולהתאימה מחדש.

אל חדר המכונות העמוק אנו יורדים בחברתו של המכונאי-השני מוטי טל. מוטי הוא מה שקרוי בחור-חמד: עלם נאה, חייכן, איש רעים להתרועע, בעל חוש-הומור ונראה כי רוחו טובה עליו מרבית הזמן. הוא ודני רוזנפלד, ה"שני" של הסיפון, ידידים טובים ונראה כי עובדה זו תורמת הרבה לקשרי הבנה הדדיים בין המכונה לבין הספון.

מוטי לא הגיע לים שתם ככה, במקרה. אצל מוטי הים הוא במשפחה. אביו עובד בחברת "ליס", העוסקת באספקה שוטפת לאניות. סבו עסק בהפעלה ונימנה על אנשי "וולוס", שהיתה אחת מהראשונות שבספרי נות המפעילים שלנו.

מוטי טוען כי אף אחת מבני משפחתו לא דחף אותו ולא ניסה להשפיע עליו שילך אף הוא לים. אולם, היתה קיימת, כנראה, השפעה תת-הכרתית.

מוטי הוא בוגר בית הספר הימי בעכו ואת שרותו הצבאי עשה כמכונאי על מש-חנת. ב-1966 הצטרף לחבורת קציני אליים ואנייתו הראשונה בחברה היתה "הר-תבור". מנסיונו הקצירי-יחסי יכול כבר מוטי לק"בוע כי "הר-שניא" היא אניה טובה ומתקדמת, גם כשלא לוקחים בחשבון את מיתקני האוטומציה שלה.

— חדר-המכונות שלה הוא גדול מאוד, מאורר כהלכה. כל מיתקניו פשוטים יותר, נוחים יותר להפעלה. לרשותנו בית-מלאכה גדול ומצויין שאנחנו עצמנו עוד הוספנו בו כמה וכמה שיקלולים. המנוע עצמו הוא מצויין ונוח מאוד לטפל בו. אתן לך דוגמה: על האניות הישנות יותר, כדי לפתוח את הראש של המנוע, לוקחים פטיש כבד ומרביצים. כאן עומד לרשותנו, לצורך זה, פטיש אויר מיוחד. או למשל סגירת הברגים. באניות ניות אחרות זו עבודת-ידיים, הודרשת מאמץ וזמן. כאן נעשית הסגירה באמצעות מיתקן הידראולי מיוחד. למרות שהאניה גדולה יותר ולמרות שהמנוע שלה עצום מבחינת ממדיו, הרי שתודות לכל השיכלולים, המאמץ שנידרש מן הצוות הוא קטן יותר. את עודף המאמץ הזה ניתן להשקיע בתחזוקה קפדנית יותר ולפיכך הכל יוצאים נשכרים — גם המכונאים וגם בעלי האניה. אין זאת אומרת שהגענו כמה באניה הזו לשיא השיכלולים. יש עדיין כמה וכמה תחומים בחדר-המכונות שניתן היה לשפר אותם, הן לטובת העובדים והן לטובת האניה.

חדר-המכונות של "הר-שניא" מדהים איך תך בגודלו ובעומקו. כשאתה מצוץ עליו מהפתח העליון הוא נראה לך כעין בית-חרושת גדול, שאין סוף לשטחיו ולמדוריו. המנוע עצמו נראה לך כמין הגדלה מוגזמת, בלתי מתקבלת על הדעת — ענק אדיר, שאינך מסוגל להקיפו במבט אחד. חדר-הבקר של המכונות, שבו פועל כל העת מזגן אויר, נראה כמין מעבדה מיסתורית, שקטה ומופרדת מכל המהומה, מגלי החום וריח

השמן החם, המציינים את תחום המכונה עצמה.

ושוב ושוב אתה משלח מבטים תמהים במנוע עצמו — באותו ענק מדהים, הניתן תנועה וחיים לכלי השייט האדיר הזה ששמו "הר-שניא" — ואינך מעכל את ממדיו.

חזרה לקראת החוף

בינתיים התעורר כבר רבי-החובל, לאחר כמה שעות שינה, שהגיעו לו לכל הדעות. עולים לתאו. קפה, כריכים, סיגריות. עייפות הלילה המתוח עדיין ניכרת בחזותו. אף על פי כן הוא נכון להתבדח ולהתלוצץ. מפעם לפעם נכנסים לתא מאנשי רשות הנמל, או נציג חברת הביטוח. חוקרים ודורשים בדבר התקלה שאירעה בעת הכניסה לנמל. מעלע"ים לים בדו"חות ותרישימים, מקבלים הסברים. רבי-החובל שטרק, מוותיקי ימאי חברת אליים, סיים עתה 15 חודשים רצופים של הפלגה, עם הפסקה של 36 שעות כארץ, כש-עבר מאניה לאניה. עתה הוא מצפה לרבי-חובל מחליף כדי לצאת ארצה לחופשה של ממש.

מה דעתו על "הר-שניא"?

— אניה טובה מבחינה טכניקלית ונוחה מאוד מבחינת צרכי הצוות, — הוא אומר בקביעה של מומחה רבי-ניסיון — היא קלה לתיחזוק ויש בה מנגונים טובים. ברגע זה נראה כי בתחומים אלה אין הימאי יכול לצפות ולבקש יותר ממה שמצוי ועומד לרשרתו באניה כמו זו.

— ממדיה הגדולים במיוחד של אניה זו, — אומר רבי-החובל שטרק — אינם מהווים בעייה מיוחדת כל עוד אתה מצוי אתה בלב ים. שם, הרחק מחופים, אתה חש עד כמה כלי זה הוא מסיבי ואיתן. לא פעם אני מופתע בשעת עליה לגשר לראות דרך החלון ובאמצעות המכשירים כי הים רגש, שהרוח חזקה מאוד, חמישים קשר לדוגמה, ואילו הספינה עצמה צפה ומחליקה כאילו היתה שטה בתוך אגם סגור ומוגן. הבעיות, הדאגות והצרות — מתחייך רבי-החובל בעני-מה — מתחילות כשאתה מתקרב לחוף ולנמל. כאן עלך להזהר שבנתיים מאשר בא"י ניה אחרת בכל הנוגע לרדידות ושרטונות. וכאשר מתחילים להיכנס לתוך הנמל אתה מלא חששות שמה הנווט, שאינו מורגל בכלי-שייט כל כך גדול וכל כך כבד, לא יצליח להעריך נכונה את הממדים והנתונים ויכניס את האניה לצרה. ואתה יודע כי כל תקלה בכלי עצום ויקר זה גורם נזק כבד לחברה. ובסופו של דבר, נווט או לא נווט, אתה הוא האחראי כלפי החברה, שכן בדידך הפקידו את הרכוש העצום הזה. והדאגות האלו בלבד עלולות לגרום לך, כקברניט, כיב"קובה.

על ההולנדים ועל סוכן האניה אומר רבי-חובל שטרק: — ההולנדים הם, כידוע, עם נחמד מאוד והגדרה זו מתאימה גם לאנשי הנמל. הם אדיבים, בלתי-קשוחים ונעים לשאת ולתת אתם. אנשי "ויקה", הסוכן שלנו כאן,

הם אנשים יעילים. הם עומדים לימינו בכל הנדרש, מסדרים כל דבר על הצד הטוב ביותר, אינם דוחים דברים, אינם משתמטים.

יוצאים העירה

הערב רד. כפו של המנוף מוסיפה לנבור בבטנה של האניה ולמלא את כרסיהן של האסדות העוננות לצדה. חלק ניכר מאסדות אלו הם, "אניות משפחיות". שם ביתו של ה"סקיפר", שם משפחתו, המפליגה אתו בנתיבי הנהרות. כביסה מתנפפת על סיפון האסדות ובחלונות המגורים המוארים נראים איש עציצים של צמחיניו ופרחים מרהיבים. לא פעם אתה רואה איך כל משפחתו של ה"סקיפר", כולל ילדיו הקטנים מסייעים לאב בעת הגישה לאניה וההתקשרות. האשה ניצבת בחרטום, כשבידיה החבל. הילדים ניצבים מאחור, מעבירים בצעקה אינפורמציה לאב החבו בתא-ההגה, מטילים אף הם את חבלי ההתקשרות. רגילים ומאומנים כהלכה הם מבצעים את המלאכה בצוותא ובתאום מפליא.

בחוף נמשכת הפריקה ומשעה לשעה מתרוממת האניה ומגביהה, כתוצאה מהפחתת המעמס, ואילו בפנים מתכוננים רבים מאנשי הצוות לקראת היציאה העירה. מס' תובכים במסדראות, עורכים שיפוץ אחרון לתסרוקת, ממתנינים לחבר שסיים את משרתו ורוץ להתרחץ ולהחליף בגדים, מתלוצצים ומתבדחים.

— אתה יוצא לבלות אתי?

— השתנעת? ! בחור יפה כמוך הוא התחרות גדולה מדי בשבילי! ... מישהו מגיח מתאו, מקושט ונכון לקראת היציאה העירה. חולקים לו מחמאות של לצון.

איהו בחור יפה ומשגע! חברה, צריך לקחת מקלות כדי לגרש את כל החתיכות שירוצו אחרינו ויסתמו את הדרך! ... יורדים בכבש המדרגות ופוסעים לעבר שער-המעגן בוהירות, לבל יתלכלכו בגדי-השבת, לבל יתכסו הנעלים המבריקות מאבק עופרות-הברזל.

אחד מצעירי הצעירים שבצוות האניה כבר משולהב ויוקד בחוסר-סבלנות. יאללה, חברה, מה אתם מתמוזמים? לא חבל לכם על הזמן? אצלי המנוע כבר על כל הטורים, יאללה, תפתחו את החבלים ונפליג.

— לאן אתה ממחר? — אנו שואלים אותו.

לאן אני ממחר? אדוני! אמסטרדם מח'כה לי! כמעט שלושה חודשים שהיא מחכה לי. מה אתה יודע מה זה אמסטרדם. מותק של עיר, פצצה של חתיכות. אם רק יש לך כסף בכיס, אתה מלך. כל שערי גן העדן נפתחים לך בכל הכבוד.

— ויש לך כסף?

לא כל כך הרבה. החברה אמרו לי: חצי מהכסף שלך תשים אצל הציף סטיוארד, שישמור לך עליו, אחרת תחזור ארצה תפרן כמו עכבר חולה. אז עשיתי מה שאמרו לי.



כלכל ראשי סלט שלום שבא להחליף את נתן שיבר.

תשובה היא: ימאי ישראלי, המניות שלנו עולות מעלה מעלה.

✱

בשעות הלילה הקטנות שבות ומופיעות המוניות בפתחו של רציף מספר 75. הן מחזירות את הימאים אל ביתם הצף. ממרר מי מנוף הענק, הנוגס מתוך בטנה של האניה את ערימות המטען, מחיך אל הבאים המי פעיל ההולנדי, הסגור לו בתוך תא-זכוכית. ברוב אדיבותו הוא עוצר לרגע את פעולת המנוף, לבל יוטל אבק העופרות על ראשיהם של הימאים האצים אל כבש-האניה.

אנשי המשמר ההולנדיים מזהים את החוזרים, מחליפים ברכות ומניחים להם להיכנס לתוך האניה.

מנוף הפריקה שב לפעול, כשהוא משייע את יבבתו המונוטונית. בתום היממה הבאה יסיים את מלאכתו ומתוך 71 אלף טון של עופרות ברזל, אשר איכלסו את בטנה של „הרשיגיא“, לא יותר כמעט דבר.

אז תענה לכאן הגורות הגדולות של הנמל. הנווט ההולנדי יתפוש את מקומו בנשר ואילו אנשי צוות הסיפון יערכו הכנות אחרונות לקראת הינתקות מהרציף. אנית הענק הישראלית, הנושאת בטאוה את השם השגיאי „הרשיגיא“, תפנה ותצא שוב אל היס הגדול — אל הנתבים הארוכים, אל הנמלים הרחוקים.

הרחק הרחק מנמל-האם שלה, שמעודה לא ביקרה בו.

הערב כולו. מקום זה מושך קהל צעיר, לאר-דווקא יהודי, קהל האוהב את השירים הישראליים והיהודיים והמצטרף בשירה אל הרמקולים. המקום סולידי ועני, רווי אוירה טובה. פוגשים בו כמה וכמה ימאים טן האנייה, אשר הבטיחו כי הם יוצאים להפוך את העיר על פיה, לערוך בה בילויים משגעים. אך מאחר וימאי ישראלי נשאר ישראלי גם כשהוא ימאי — מועדון סולידי זה הוא התוצאה האמיתית והסופית כמעט של „ערב הבילויים המטורפים“.

כאן אנו נוכחים שוב כי הבדלי הדרגה והמעמד יפים על האניה, בשעת התפקיד, ואילו מחוץ לאניה ומחוץ לשעות העבודה אין מקפידים ימאינו בדרגות ומעמדות. קצין מקציני האניה אינו מקבל במחאה, או במו"רת רוח, את העובדה כי הטבח, או המלח, חוברים אל שולחנו. הוא מברך אותם לשלום במאור פנים ומשיק אתם בלבביות רבה כוס של בירה.

מצב-הרוח במועדון מרומם. כל המקומות תפוסים ורבים, מחוסר כסא, עומדים לאורך הקירות, או נשענים אל בימת-ההופעות הקטנה.

מוטי טל, המכונאי השני של „הרשיגיא“, מתגלה מיד כגבר אוהב שמחה ובעל לב פתוח. הוא תופש לו עמדה ליד הבאר, מפזר את חיוכו שובי-הלב על ימין ועל שמאל ולא עוברת שעה רבה עד שהוא מתחיל לשגר כוסות של בירה לכאן ולכאן, להפתעתם של המתכבדים, שלא ציפו למחווה כזה מצדו של אדם בלתי-מוכר, שאינו מבקש מהם דבר בתמורה. על הבימה מופיעה להקה השרה שירים יווניים מוכרים וכל הקהל מצטרף אל שירתם בשמחה והתלהבות. קולו של מוטי נשמע היטב. ובעודו שר, הוא מוסיף לשגר לכאן ולכאן כוסות של בירה, מלוות בחיוכו הטובים. פה ושם מתענינים לדעת מי הוא אותו על-סחמודות בעל היד הפתוחה, המי שיר על סביבותיו מצב-רוח מרומם. וכשה

אבל עוד יש לי בכיס מספיק בשביל להוריד איה חתיכת בילוי לא נורמאלי. אני משתגע אחרי אמסטרדם. איוו עיר, איוו עיר. איה בנות נחמדות. כל אחת כמו היהלום של המהר"ג. לא כל כך קרה, אבל כל כך יפה. ראית את רחובי-החלונות? משהו לא נורמאלי! איפה רואים דבר כזה אצלנו בארץ? אמילו בחלום לא. דבר ראשון אני הולך לשם. אז החברה אמרו לי: מה אתך, רחוב החלונות זה לא כל אמסטרדם. יש עוד מה לראות ולעשות בעיר הזאת. שאלתי אותם: מה? אמרו לי: תלך אולי פעם למוזיאון. תראה פעם תמונות של רמברנט, של ואן-גוך ועוד כל מיני אינטלגנטים כאלה. אז מה אני אניד לך? כל הכבוד לאדון רמברנט ולאדון ואן... שכחתי מה שמו הלאה. בשבילי התמונות הכי יפות זה מה שרואים דרך הזכוכית בחלונות של הרחוב ההוא. שם יש לך תמונות אמיתיות, לא בלוף שמציירים על נייר. תמונות חיות, חביבי! נושמות! משהו לא נורמאלי. או בשביל מה אני צריך תמונות מתות? חביבי, אני לא עובד על טרמפ בשביל לראות מוזיאונים. זה יש מספיק בתל-אביב ובחיפה. אני הלכתי לים בשביל לראות את העולם וללקק ממנו קצת דבש. מה יש, אני לא מתבייש להגיד את האמת. כשאני אהיה מבוגר כמו הציף למשל, אז אולי תהיה לי גם סבלנות למוזיאון ולכל מיני דברים משעממים אחרים. עכשיו אני עוד צעיר ואצלי בנוף לא זורם מוץ-עגבניות. תסתכל שם, על האורות של אמסטרדם. בחיי, פצצה של עיר. יאללה, חברה, אתם באים, או שאני לוקח טכסי לבד!...

מוטי עושה שמח

שומר שער המעגן מזמין בטלפון מוניות בשביל חבורות אנשי האניה היוצאים לבלות את הערב בעיר. הן מופיעות בזו אחר זו. כל חבורה פונה לכיוון הרציף לה. אלה לכאן ואלה לכאן. בהמשך הערב עוד יתקלו אלה באלה — במועדון לילה זה ואחר, בסיורי החובה לאורך רחובי-החלונות, באיזה קוויק-בר, או סתם באחד הרחובות הראשיים, בהם נוהגים לטייל ולשוטט תיירים, כדי לספוג מאוירתה של עיר נחמדה זו.

אנו מצטרפים לאחת החבורות היותר סולידיות.

להיות באמסטרדם בערב ולא לסור לארץ תו רחוב חלונות מפורסם — זה כמו לבוא לקוטב הצפוני ולא לראות קרח. פונים, אי פוא, לשם ומתמזגים בתוך נהר התיירים והאחרים, המשוטט לאורך הרחובות ה„א-דומים“ הללו. נכניסים ל„מוזיאון-הסקס“ הממוקם באותה סביבה, כדי להרחיב את ההשכלה הכללית ולנחץ למראה האמצאות המעניינות המוצגות שם להשבעת סקרנותם של תיירים.

לאחר שמשלמים את ה„מס“ של ביקור ברובע מפורסם זה, פונים למועדון הקרוי „ירושלים של זהב“: מוסד שהוקם בידי ישראלים יורדים, בו מושמעים מעל גבי תקליטים שירים עבריים ואידיים במשך כל

תנחומים

לאלחוטאי שינצולק ציון
במות עליו אביו

לחובל שלישי מרקוביץ לאון
במות עליו אביו

לחובל שלישי מינוליש אברהם
במות עליו אחיו

בראי עקים



יום הולדת לחודשים אוקטובר-נובמבר-דצמבר

- | | |
|-----------------|------------------|
| דן קירן | אברהם כהן |
| דורון הוכברג | שלמה לוי |
| נסים זכרי | גבריאל שלוש |
| רפאל אמר | עזרא סלם |
| מיכאל שולר | יצחק סרלקר |
| יהודה בלוח | יעקב מזרחי |
| צבי שמואלי | שלמה זכריה |
| פבל שכטר | זאב קראוס |
| יצחק סימן טוב | ארנון קוריס |
| ישראל כרמל | ציון שינצולקר |
| גדעון פישמן | משה פרטיג |
| אורי נבון | דניאל טמקין |
| נחום זונבנד | פרוספר אזולאי |
| אליעזר שטרנברג | דוד קנף |
| יואל אלנברג | אברהם גולדשמיט |
| פנחס טקץ | מיאזא ניסים |
| צבי שטראוסמן | אבישר גדעון |
| ברוך ציסנר | שלמה בן-זקן |
| נפתלי בנימין | יצחק בקר |
| חיים קינן | שאול אפטקר |
| יהושוע קנטרוביץ | יצחק דיסי |
| מרדכי ירקוני | יעקב ממון |
| פנחס וויברג | שלמה ברקן |
| אורי רואל | עודד קופלניק |
| אדם הרבסט | אלי קמחי |
| מאיר שער | אפרים דרטבה |
| אליהו ניסני | שמעון דריישר |
| יעקב מילר | אברהם אסרף |
| יעקב סלח | יורם דנון |
| אברהם כהן | שמחה טישלר |
| יוסף בן עזרא | אדמונד כהן |
| עזר ווהב | מאיר בטון |
| דוד לס | יואל אורץ |
| גראישה עאוני | גדעון סלים זיידה |
| | חנניה קדוש |

מגדרון



תעודות סמיכות נמסרו לאחרונה לימאים הבאים:

- נווה דוד — מכונאי שלישי
- ששון מנחס — מכונאי שלישי
- ישראל לוריה — מכונאי שני
- דני קורן — חובל ראשי

מלת סאה

- * בכור נולד למר סרלקר יצחק, מול טוב!
- ✕ ברכה משולשת מאחלים למר צ'סנר יחזקאל על הולדת בנו בכורו וכניסתו לביתו של אברהם אבינו ולעליתו לדרגת מכונאי ראשון.
- * איחולים לבניי רב חובל עמוס הכט לרגל חתונת בנו אתי.
- * איחולים לבניי למר מאיר שער לרגל חתונתו.
- * ברכות ואיחולים לבניי ליום הנשואין של רב מלחים בן-אבו שלום.
- * ברכות חמות למר ויטנברג אריה עם עליתו לדרגת מכונאי ראשי.
- * החלמה מהירה מאחלים לענת, בתו של מכונאי ראשי פלד יצחק.

ברכות לימאים שהצליחו בבחינות לחובל שני:

1. יהושע קליינברגר
2. דן גיל בר
3. יעקב הרצוג

ברכות לעליה בדרגה:

1. לוואיס אכטלינגר
 2. עלה לדרגת אלחוטאי אברהם הרצוג
 3. עלה לדרגת מכ' שלישי דוד לפקינד
- עלה לדרגת מכ' שלישי



found the market similarly rising with freight rates higher than those for dirty cargoes. Most clean cargoes were destined for Far East ports.

Mediterranean activity for both clean and dirty requirements to the Continent and North America increased substantially during the period. Early freight rates increased similarly to Persian Gulf rates however in October they peaked out and remained steady through the close of the month.

The Caribbean market for clean and dirty cargoes opened strong and steady and remained so for two and a half months. In mid-October a heavy demand for fuel oil on the North American East coast brought Shell and Esso into the market creating a sharp increase in activity and freight rates. Many vessels were fixed for two and three consecutive upcoast voyages. The heavy upcoast demand caused Transatlantic rates to reach unusually high levels for a trade route which is often considered a backhaul.

Period chartering remained active throughout the subject months with the earlier discussed fixtures for Persian Gulf trading being the most important feature. Texaco and Esso were the prime time-charterers with the former chartering at least a dozen and the latter at least half of that number of tankers between 50,000 and 100,000 deadweight tons. Japanese charterers fixed two 150,000 tonners plus four between 50,000 and 100,000 tons for three year periods. Gulf, Socal and British Petroleum were reported to have each chartered a 200,000 tonner for various periods.

Owners of unfixed vessels over 100,000 deadweight tons with early delivery dates have been quite successful in obtaining high rates for periods of up to three years.

On September 15th a new tanker rate scale known as "Worldscale" came into effect. This Worldwide Tanker Nominal Freight Scale is destined to replace "Intascale" and the "American Tanker Rate Schedule". By the end of October most charterers had dropped "Intascale" in favour of Worldscale but charterers of American flag tonnage for domestic trades continued to use ATRS.



מיכאל ווייסהר ז"ל

מתכונותיו היפות היה חיוכו המלבב וחוש ההומור אשר עזרו לו להפיג את המתח אפילו במצבים הקשים ביותר. כימאי מנוסה בעצמו הבין את נפש הימאים אשר קבלו אותו כאחד מהם. מעטים מאד האנשים אשר חוננו בקסם אישי וחום לב כמיכאל ווייסהר. הוא יחסר מאד לאלה שהכירו אותו ועבדו אתו ובלי כל ספק העדרו יורגש מאד במשרדי Maritime Overseas Corporation.

זויה זכרו ברוך!

ביגון רב ובצער עמוק נודע לנו על פטירתו ללא עת של מיכאל ווייסהר. מייק, כפי שנהגו לחנותו זכרו היה חלק בלתי נפרד של משרדי Maritime Overseas Corporation. הוא החל את עבודתו בחברה כראש מחלקת הצוות מיום הווסדה ושרת אותה עד ליומו האחרון בנאמנות ובמסירות. ליבו ומשרדו תמיד היו פתוחים לימאים הישראלים אשר מצאו בו ידיד נאמן. הוא תמיד התיחס ברכינות רבה לכל בעיה שהתעוררה, גדולה כקטנה. אחת

IN MEMORIAM

It was with deep sorrow that we heard of the death of Michael Weissbar. Mike, as he was known to his friends and colleagues, had long been a permanent fixture in the offices of Maritime Overseas Corporation. He had been with the Company since its start and had worked loyally and conscientiously as the head of the crew department. His office as well as his heart were always open to the Israeli seamen who came to recognize him as a true friend. No problem was too small or insignificant and he dealt with

each one firmly but always fairly. One of his nicest qualities was a warm smile and a good sense of humour which helped to ease even the most difficult situations. An experienced seaman himself, he understood the crew members, who accepted him as one of their own. There are very few people so endowed with the gifts of warmth and charm as was Mike Weissbar. He will be deeply missed by those who knew him and worked with him. The offices of Maritime Overseas Corporation will seem emptier without him.

GOOD-BYE TO A VETERAN SEAMAN



The "Tel-Aviv" is at anchor outside of Haifa port, waiting in the bay for berthing space at the Dagon silo. It's evening, and the ship is surrounded by lights, giving her a festive air.

We leap from the launch to the gang-way, and enter the ship. We knock on the Chief Engineer's door. A man's rumbling voice invites us to enter.

In the lighted cabin we are greeted by John Andreas Schweitz. Large build, heavy arms, slow of speech, an unlit pipe clenched between his teeth. His walk is characteristic of an experienced seaman, under whose legs many decks have rolled.

John Andreas Schweitz — born in Holland, and an American citizen — is ending ten years of employment in El-Yam as Chief Engineer. At the age

of 68, after 50 consecutive years at sea, he is retiring.

Chief Engineer Schweitz was born in Amsterdam in 1901. On December 15, 1919, he began his career at sea when he signed on as an apprentice engineer on a Dutch passenger-cargo ship. Since that day he has served on many ships, and under many flags. Twenty-three years ago he became an American citizen, and his home and family are in the U.S.A.

He has sailed on El-Yam ships for ten years. The first of these was the Har Tabor. He has been with his present ship, the Tel-Aviv, for three and a half years.

"After ten years with the company, what would you say is special about El-Yam — what is its outstanding characteristic?" we ask the veteran seaman.

"Many things are special about El-Yam," he answers, drawing lightly on his pipe, "but the thing that really won my heart is the warm attitude and the concern shown by the company for its seamen."

After 10 years of service with El-Yam, Chief Engineer Schweitz has become a permanent fixture in the company, and there is no doubt that he will be missed by many.

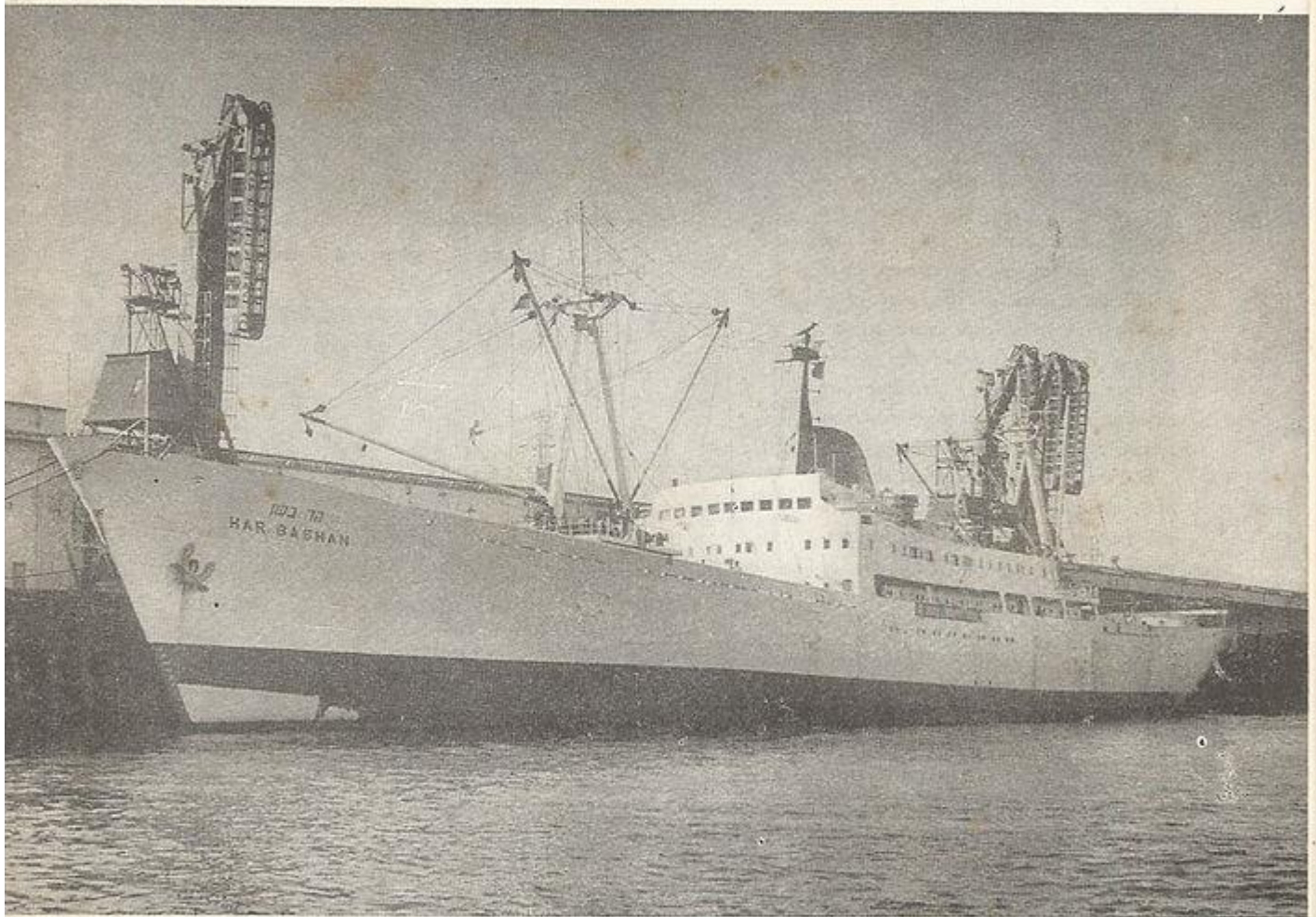
On his coming retirement, the management, seamen, and his fellow crew members all wish Mr. Schweitz long life, good health, and much satisfaction in whatever he may choose to do.

(Continued from page 25)

ing the proper and efficient handling of matters on board ships. Now I understand that those letters and instructions were not sent to let the Captain know who his boss was but rather to help and assist him in his work. My work in the office is not to supervise but rather to assist and I would like the Captains with whom I work to understand this. Of course, this is not my personal approach, it is the approach of the entire office. We look upon ourselves as one of the links in a large chain whose primary function is to assist the men serving on our ships, to operate efficiently. And as you can see, we try to do this 24 hours a day".



John Andreas Schweitz



EL YAM LOG

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

No. 29

Winter 1970

Printed in Israel