



עמון ליפראק ורנודי אנניח משה מ.ל.י.מ. • גליון מס' 30 • פסח תש"ל • 4 אפריל 1970

יום א ים

אנשי 'הר-אדיר' — חזרו —



טיסה 193 של „אייר-פראנס“, שהגיעה מן המזרח-רחוק ללוד, הביאה באחד הלילות הצוננים של חודש פברואר את הצוות הישראלי וכמה ימאים זרים, אשר סיימו את שרותם על „הראדיר“. מרבית אנשי הצוות שבו ארצה בטיסה זו אחרי ששהו קרוב לשנה בהפלגות-ניוד.

את „הראדיר“ עזבו אנשי הצוות בנמל פוקוימה שביפן. מנמל זה פנו בדרך היבשה לאוסקה ומשם בטיסה לטוקיו. מטוקיו, בלי להחליף מטוס, הגיעו ללוד, אחרי 29 שעות טיסה. הם הגיעו ללוד אור ליום ו', כשלילה ישראלי צונן אך בהיר ונאה מקדם את פניהם. פרט ללילה הישראלי קידם את פניהם, אורי אושידי ממחלקת הצוות, אשר בא מחיפה כדי לדאוג לסידורי התחבורה השונים, לתת בידי האנשים מפרעות על חשבון המשכורת ולראות כי כל דבר יבוא על מקומו בשלום.

במוניות נשלחו האנשים למקומות מגוריהם ברחבי הארץ ואילו ל-8 הזרים שבצוות החוזר הוסדרו טיסות-ההמשך ליוון, לאנגליה ולספרד. לאחר שנשלמו כל הסידורים וכל אחד הוסע ליעדו, שב נציג החברה לחיפה.

לימאון אלום

הננו מבקשים להסב את תשומת לב הימאים למאמרו של עו"ד מינץ המופיע בגליון זה. עו"ד מינץ הוא היועץ המשפטי של משרד התחבורה ודבריו כמאמר הנזכר מוסבים על בעיית זיהום מי הים, המעסיקה כיום את העולם התרבותי. לאחרונה השי-תתף עו"ד מינץ בוועידה בינלאומית שניסתה לפתור את הבעיות היורדי-דיות של בעלי האניות לגבי מקרי-זיהום ולקבוע מסגרות פיצוי לנפגעים ממקרי זיהום אלה.

בעיית הזיהום וכל הכרוך בכך מוכרת די טוב לימאים שלנו, בפרט לאלה מהם המשרתים על מיכליות. אנו יודעים את הנזקים הנגרמים כתור-צאה מן הזיהום לציבור בכל אתר ואתר ואת הצרות הנגרמות לבעלי האניות ולאחרים כתוצאה ממקרים אלה.

ככל שנגלים ממדי האניות, כן גדלים ממדי הבעייה. התנפצותה של מיכי-לית הענק „טוריקניון“ שימשה אות-אזעקה כשטח זה. היתה זו דוגמה לקטסטרופות העוללות לנכוע מממדי-הזיהום שיכולה לגרום אניה אחת. עם התגברות תודעת „האנטי-זיהום“ ברוב הארצות וההרפת הבעייה כתור-צאה מריבוי כלי השייט וגודלם המת-עצם, שומה על כל אחד מאתנו לגלות יתר-עירנות כשטח זה לחשוב יותר ככיוון המניעה, להיזהר שבקטיות ולזכור כי כל שגיאה ורשלנות על-י-לים לגרום נזקים המורים לרווחתם וכריאותם של שוכני החוף — ובסופו של דבר לרווחתנו וכריאותנו שלנו. כל נרעיל את העולם בו אנו חיים!!



גליון זה יוצא לקראת חג הפסח, המציין את יציאתנו מעבדות לחרות. השנה, יותר מבשנים קודמות, יש להג זה, שבו נעשינו בני הורין, מי-מעות נוקבת. השנה, יותר מאשר בש-נים הקודמות אנו לוחמים על שמיר-תו של קנין בעל ערך עליון זה הקרוי הרות.

הפעם עלינו להתמודד בפני אויב בלתי פשרני המבקש להתנכל לנו ולהשיגי החרות והקוממיות שלנו. האויב אף העתיק את ההזית אל מחוץ לגבולות הארץ ליעדים ישרא-ליים שמחוץ לגבולות המדינה. אולם מול אויב זה אנו עומדים הפעם הז-קים כפי שלא היינו בכל תקופה אחרת.

על כן, עם פרום חג החרות, אנו מאהלים לכל ימאינו כאשר הם — חג שמה ועמידה גאה על המשמר.

המערכת





זרקוד על...

like
אריק

מאוחר יותר עברתי לחברת "סומרפיין" ועבדתי על אניות נוסעים כקצין שני. לקראת חיסולה של חברת "סומרפיין" עורך שאול אריך, "סקר-חברות" ומגיע למסקנה האישית כי הטוב ביותר עבורו לשרת בחברת "אליים". הראשונה באניות "אליים" שעליה הוא משרת היא המיכלית. הוא יורד ממנה כדי לגשת לבהינות וזר כה לעלות לדרגת קצין-ראשון. בדרגתו החדשה הוא מפליג על "הרקסטל". עם "הרקסטל" עשינו סיבובים בכל העולם. נהניתי מאד ממנה. זוהי אניה

סיפונה של האניה "אמפעל". זה היה באפריל 1961. והיתה זו או הפעם הראשונה בימי חיי שעליתי על אניה. שהפך לגתי ללב ים. העימות הראשון עם הים היה מעניין, מרתק. נפלתי לאוירה שונה מזו שהייתי רגיל בה. להווי שונה, לצורת חיים ועבודה אחרים. היה זה עולם זר, מלא חידושים הצופן בחובו הפתעות על כל צעד ושעל. בתקופה הראשונה על הים היה לגבי כל העסק כמעט בבחינת שעשוע. נהניתי עד כמה שאני זוכר. כמעט מכל רגע. גם היום אני ממשך



שאול אריך

ש פס דק, שמוט כלפי מטה, גזון בקפי דנות, שער קצר, מקורול כלשהו, קשוי, מבט שחור, בורק, ומיבנה גוף גמיש ועל פני כל החוות הווי מרחף חיוך נינוה. נולד בנתניה, לפני 30 שנה. הצעיר מבין ארבעת אחיו ושלושת אחיותיו. "נולדתי על יד הים. גדלתי ובגרתי מול הגלים. לפני שדיברתי, כבר ידעתי לשחות. אבל על ימאות לא חשבתי או. לא, המלח לא נכנס לי בדם. ואניות שראיתי באופק לא עשו לי שום דפיקות בלב. אהבתי את הים, נהניתי ממנו, אבל מעולם לא חשבתי עליו כעל יעד. מקצוע ופרינסה. על אף שנולדתי קרוב לים — רק מקרה הוא שהביאני להיות אישים. באמת מקרה. ובכן, כמה חודשים לפני שיחרורי מהשרות הצבאי — הייתי אז בחיל האויר — פגשתי חבר טוב אשר סיפר לי כי בעוד שבוע הוא מצטרף לקורס קדטים ימיים העומד להתקיים על אחת מאניות הסוחר. דיבור פה, דיבור שם והוא שואל אותי מה התכניות שלי. האמת היתה שלא היו לי שום תכניות. אז הוא אמר: למה שלא תבוא איתי לקורס הזה? תהיה קצת ימאי, תראה עולם, תעשה חיים, תחטוף כסף ואחר כך תחליט מה לעשות הלאה. ההצעה שלו היתה פתרון קל ומפתה. אין בעיות, אין התחבטויות, הולכים קצת לים וזהו זה. בו במקום הבעתי את הסכמתני, ומיד הלכתי לבקש שיחרור מוקדם מהצבא, כדי להספיק לקורס.

מקדט לרבי-חובל

"שבוע לאחר החלטה כבר הייתי משר חרר מהצבא ובו ביום כבר הייתי בדרכי לחיפה. למחרת היום מצאתי עצמי על

להנות מן העבודה בים, אבל בצורה לגמרי אחרת. ואלמלא הייתי נהנה, לא היינו נפגשים ולא היינו מדברים. אלמלא הייתי נהנה הייתי מפסיק מיד עם הים. אני עוד די צעיר להחליף מקצועות. היינו על "אמפעל" 13 קדטים. ה"קורס נמשך 3 חודשים וסיימו אותו רק ששה. אני ביניהם. נשארתי לשרת על "אמפעל" והפלגתי אתה שנה שלמה בקו אמריקה — יפן. אחרי שנה וחצי בים קיבלתי פרמיט של קצין שלישי סיפון.

חדישה נוחה מאד, הקיים היו מענינים וגם הצוות היה טוב יחסית. עובדה אחת רונה זו היא. אולי הקובעת ביותר בהרגש שתו של הימאי על האניה".
לאחר "הר קסטל" באה "הר סיני" ואחר כך חופשת-חופש לצורך השתלמות ובחינות לקידום בדרגה.
"עמדתי בבחינות. קיבלתי את הרב-חובל שלי. עכשיו אני ממתין לקבל פיקוד על אניה".

אין קוונטום לפיכך שיהיה זה שחובבנו מנה בתוכם

של עובדי M.O.C.; היה מתערב ומסנגר על רווחתו וקידומו של העובד. הוא לעולם לא היה עונה בשלילה לבקשת עזרה, והריות לנסיונו הרב והעשיר ולהגינותו האישית ידע תמיד למצוא פתרון מעשי לכל בעיה.

בשנים האחרונות עם התרחבות הצי והשינויים התכופים בהרכב הצוותות באניות, התרחב בצורה ניכרת שדה עבודתו של מייק. צוותות מלאומים שונים מאיישים את האניות המנוהלות ע"י M.O.C. ולכל לאום חוזה עבודה משלו. בשקט וביישוב

צרה כבר כמה פעמים וקצינים בכירים לוקחים בקיץ את משפחותיהם לאניה. ואם אין למשפחתו של הקצין ילדים **ההולכים לבית-הספר, המשפחה מפליגה**

אתו גם מחוץ לעונת החופשים. אז בסך הכל, הממוצע של הפרידות מהמשפחה אצל הקצינים הבכירים הוא לא גבוה ביותר. קיצור השרות הרצוף בחוץ והר אפשרות להביא את המשפחה לאניה, גם אם אינה עוגנת בארץ, הוא ודאי חלק מן המאמץ להקל על תנאי חייהם של העובדים באניות והדבר הוא לתועלת הן לימאים והן לחברה. בכל, נדמה לי

ע"פ קצין צה"ל

שום סנטימנטים פרט לעובדה שא

בודתי אין לי

ואף אחד מהמנו

שלי. מה שקושר

במשפט אחד —

ל"אל-ים" שם טוב

נעים לעבוד בחבר

אחד ומצד שני

חברה עצמה כש

לימאי שלה הם

להשיג היום".



בן העדן של האניות הישנות

סאת: ימאי

שכל חודש ימי הנמל, עולים בהרבה על ימי הים. ואיני רוצה לפרט את היתרונות של הנמלים כאן. זה בודאי שלא יודפס. והמבין יבין, לסיכום, הייתי מציע לחברת „אליים“ שייקיימו קורסים לקד"טים סיפון רק כאן, כי רק מאניה כזו יצאו ימאים ואנשים אשר יידעו להעריך את הנוחות וההדר שמעניקות האניות החדשות.

כל קצין סיפון לפני היותו קצין ראשון חייב לעבוד לפחות 6 חודשים על אניה כזו ותאמינו לי, שלהפתעת הקצינים והחברה, מי שיגיע לכאן, לא ירצה לרדת.



משהו צריך לעשות בקשר להעדויות הללו...



של האינדיאנים שבטורונאם, וזה בכלל לא נעים אם מתברר שאותם קומפרטורים כבדים אשר נועדו לונצואלה, נפרקו בטורונאם, לאחר שהם הוטענו על הויס"קי של סנט תומאס, ואתם כדורי אספרין לטורונאם, נפרקו בונצואלה כשהם ספוגים בויסקי אשר בקבוקיו נשברו ממשקל הקומפרטורים.

אנו מגיעים כאן לנמלים שונים ומ"שונים. לדוגמה, נמל מואנגו (אל תחפשו אותו על המפה, לא תמצאו). כדי להגיע לנמל יש להפליג כ-12 שעות בנהר צר ביותר. בהפלגה אחרונה עלינו 4 פעמים על גדות הנהר, עד מחסן מס. 2 ויותר, עם החרטום שברנו 4 עצי דקל ועץ מנגו אחד. (אין זה סיפור, לצערי, את ההוכחות תראו על תרטום האניה ועל התורן הקדמי של הדגל שהתעקם בפנישה עם ענף חזק ממנו). על גדות הנהר ישנם כפרי כושים ואינדיאנים. הנשים עדיין מסתובבות ערומות והגברים עם פיטת בד למותניהם. לאחר הטעינה נמשכת החזרה בנהר כ-40 שעות. מפליגים עד שהאניה נתקעת בבוץ עומדים תקועים עד בוא זרם הגאות, מפליגים עוד כ-3 שעות, שוב נתקעים בבוץ, מחכים לזרם וחוזר חלילה.

נכון שאין כאן מיווג איר, ובונצואלה די חם. אבל מתברר שבתאים אפשר גם לחיות בלי מיווג איר. תוקעים מאווררים בפנות החדר, יוצרים רוח בעוצמה 7 ואז אם הרעש אינו מפריע, אפשר לישון בנר חות. גם בריכת-שחיה שכחו לבנות כאן. לכן לוקחים ברזנט עם כמה קרשים ובר נים בריכה שגדלה כפול מהבריכה של „הר"סיני“.

כאן האימרה המפורסמת: „עבוד באל"ים וחראה את... היס" לא תופסת. מסתבר

לעורך יומן „אליים“ שלום.

רבות נכתב בעתוני „אליים“ לאחרונה על האניות החדשות, עם חדרי הספורט, חדרי מכונה אוטומטיים, מכשירי נביגציה חדישים, „קבינות“ שנראות כשיכונים ועוד ועוד, בעוד שעל ארבעת „האחיות“ הישנות כבר מזמן לא נכתב דבר. והכ"ו ונה לאותן ארבע אניות, שעליהם גדלנו אנחנו וצמחה חברת „אליים“ והן כאילו נשכחו.

אספר לכם קצת מה נשמע כאן ולדוגי מא, האניה „הר כנען“:

ראשית זו אניה בלבד. אין זה מן כלי ענקי, אשר צורתו מזכירה יותר דוב"רת נמל מאשר כלי שיט. זו אניה עם מחסנים, סיפוני ביניים, דריקס ומנופים. כאמור, אניה ממש. גם העבודה עליה היא עבודת ימאים. נכון, גם כאן צובעים ומגרדים אבל יש כאן Cargo Gear אשר דורש טיפול רצוף ויידע, ויש לפעמים לעזור בפריקת או טעינת מטען, יש לך"אוג לקשירת המטען (lashing) הן במח"סנים והן בספון. המטען הוא מגוון. אין הוא דומה לאותם פרוורי תירס אשר נשפ"כים לאניה בנייר-אורלינס ונשאבים התור"צה בחיפה. זהו מטען המורכב מאלף ואחד חבילות וארגזים, מטען כזה מוטען בכמה נמלים ומיועד לפריקה בכמה נמ"לים. יש לדאוג לטעינה נכונה בהתחשב ביציבות, יש לדאוג לא לערבב מטען במטען, יש לדאוג לפזר את המטען במח"סנים, לאפשר פריקה מהירה, ישנם מטע"נים יקרים שיש לדאוג שלא ינזקו. אנו מובילים כאן החל מקומפרטורים, שמש"קלם 100 טון ומעלה והמיועדים לשדות הנפט שבונצואלה, ויסקי לתיירים בסנט"תומאס עד אספרין לשכונן כאבי הראש

בתיאי ספירה



(טוף מעמוד 7)

לשחרר את ההגה מן המאמץ ללא נשוא שבתנועה מתמדת. מנגנון הנה אוטומטי, לרבות תיקוני זווית ההגה ופיקוח על הסיבוב, נעשים עתה מקובלים יותר ויותר. אולם יש להבין כהלכה מנגנונים אלה לצורך התאמתם לתנאי מזג אוויר שונים. המידה הנאותה של ההתאמה עשויה להיקבע בצורה הטובה ביותר על ידי התבוננות במחוג ההגה, ואף שבמזג אוויר קשה יש לאפשר סיבוב גדול יותר, תירש גם הגדלה כלי שהי בשינוי זווית ההגה, כדי למנוע "ציד" (Hunting). יצרני מנגנוני ההגה האוטו-מאטיים מכנים ביטחונות את ציודם כ"יחידות מוח", אולם את מיתקניהם המחוכמים ללא ספק, עדיין צריך "ללמד" להתזקק בהגה, ועד שיושב דבר זה, יהיה על הגאים מנוסים לנהוג בעצמם את האניה בעת ששוררים תנאי ים גרועים באמת. אמנם, קשה למצוא כיום הגאים מנוסים, אולם הגאות אפשר ללמד. ראוי לציין, כי בעת שינוי נתיב בזמן כלשהו, כאשר משייטים במלוא המהירות, אין זה רצוי כמובן, לסרו בבת ההגה עד הסוף, אלא אם כן נוצר צורך חיוני בשינוי בנתיב.

סיכויי הנוק באניה בשל מזג אוויר קשה חלים במידה רבה על אזור הגוף החופשי של האניה ומבחינה זאת רבה ביותר פגיעותן של מכליות ואניות צובר לפני שנים אחת, דות, בעיקר לרגל ריבויין של יחידות אטי מות, הוצאו הוראות חדשות שהתירו טעינה עמוקה יותר בסוג זה של כלי שיט ומיזער הגוף החופשי הוקטן בכ-18 אינץ' לגבי אניות צובר של עפרות בעלת מעמס של 15,000 טונה. במצב זה של גוף חופשי כה קטן, נשטפו הסיפונים של אניה זאת בתכיר פות אפילו במזג אוויר מתון והאניה היטלטה לה מדי פרק זמן בן לא יותר מ-6 שניות, עד כי המים נשארו על סיפונה זמן רב. הניסיון לימד כי טעינה עמוקה זאת לא הפחיתה את גורם הבטיחות, כל עוד היה הניהוג נכון ומתאים לנסיבות. בכלי שיט מסוג זה, בעלי סיפונים ארוכים פתוחים, יש להקפיד מאד על מניעת גלים חזקים מלנחות על האניה בתאוצה גוברת, תוך כדי שחיפת מיתקנים. מחיצות בית הספון וכו', פגיעים במיוחד באניה מסוג זה, ושוברי גלים, המותקנים לעתים, הם לעזר רב. רב חובלים של אניות הנושאות מטעני סיפון שביורים נוכחים עד מהרה בצורך למנוע שיוט בים סוער, ואינם מהססים לעצור לגמרי במהלך הספינה בעת צורך, שכן הנר הג הוא להביא את המטען לתעודתו בלתי יזוק. אכן, כלי שיט אלה, רובם מן הטיפוס

של סיפון מוגן, יש להם גוף חופשי גבוה וברגיל אפשר להקפיד ולדאוג שהם יישארו יבשים למדי. בסוגיה זאת ראוי להעיר, כי רב חובלים המשרתים בחברות ספנות בע" לות אניות שונות בדגמיהן ובמהירותן, חייבים להביא בחשבון את התכונות השונות של כלי השיט שבהם הם עשויים להפליג. כל ימאי מנוסה יודע כי מן ההכרח להעלות את העוגנים כליל, עד למצב שבו הם מיוצבים במהודק בבתיהם, ומחוזקים די הצורך למניעת נזק מכפות העוגן, בית העוגן, דפנות האניה וצינורות השרשרת מזמן ההפלגה לים. בזמן סערה יש לחזור ולבדוק בתכיפות את הציוד שעל הסיפון כדי לוודא שהכל כשורה בתחום זה. חללים מוצפים בטירת החרטום גורמים נזק ניכר למתי-סנים ולציוד כתוצאה מאי אטימת הכניסות. פתחי המחסנים בסיפון המוגן פגיעים במיוחד. אין צורך לאמר, כי החלונות בעיקר אלה הנמוכים, טעונים טיפול אחזקה סדיר, ומי דובר באטימה ובשימון של ברני האוזן, ואילו אזהרה מוקדמת הנמסרת לימאים הנמצאים למטה, ובמיוחד לעובדי המטבח והמשק לפני שינוי כיוון ההפלגה, עשויה למנוע תאונות העלולות להיות כרוכות בתביעות לפיצויים גדולים. כל אלה הם נוהגים מקר בלים בים, כמובן, אלא שלעתים מתעלמיים מהם.

בתקופתנו כבר מדברים על אניה ללא צוות שתפליג על פני הימים באמצעות הכור-נה מרחוק, על מיתקנים אלקטרוניים שימירו את הימאים, ועל מקצוע הספנות שיכיל מן העולם. אולם עד לאותו יום מן ההכרח שכל אניה תופעל תוך השגחה נאותה, ואין לרב חובל מקור סיפוק גדול יותר מאשר הבאת אניה בשלום לנמל היעד, ללא כל נזקים, בסופה של הפלגה צלחה.



— רוצה שבוע בן 40 שעות עבודה?!

א/מ "ערד" לאחר סיום פריקת מטען של תירס וסויה בחיפה תפליג לאחד מנמלי הגולף לטעינת מטען נוסף של גרעינים המיועד לחיפה.

א/מ "הריאדיר" תטען בנמל הואסקו שב- ציילי מטען של עופרות שיפורק בפר- קוימה שביפן.

א/מ "הריבשן" לאחר סיום תקונים במב- דוק ביוקוהמה, תטען בהוברט שבאוס- טרליה מטען המיועד לכמה נמלים בצפון אירופה.

א/מ "הריבוקר" תטען באוסטרליה מטען המיועד לנמלי צפון אירופה.

א/מ "הריכנען" לאחר סיום פריקה בנמלי דרום אמריקה תפליג לארה"ב.

א/מ "הריכרמל" תטען בהליפקס שבקנדה מטען מלא של שעורה בתפוזרת המי- יועד לנמל חיפה.

א/מ "הריקסטל" לאחר סיום פריקת מטען גרעינים בטיבלבורי שבאנגליה תפליג ליעד שטרם נקבע.

א/מ "הריגלבו" תפרוק באחד מנמלי יפן מטען של תירס בתפוזרת. לאחר מכן תפליג ליעד שטרם נקבע.

א/מ "הריגלעד" הטעינה בנמל הוברט שב- אוסטרליה מטען המיועד לכמה נמלי- לי צפון אירופה וסקנדינביה.

א/מ "הרימירון" לאחר סיום פריקה בפורט טלבוט שבאנגליה, תפליג להפלגה נר- ספת לקנדה לטעינת מטען המיועד לפורט טלבוט.

א/מ "הרימרון" הפליגה מנמלי דרום אמ- ריקה ליעד שטרם נקבע.

א/מ "הרישיגא" הפליגה מנמל רוטרדם ל- נמל המפטון רודס לטעינת מטען המי- יועד ליפן.

א/מ "הרישיני" הפליגה מנמל חיפה לנמל באיים הקריביים לטעינת מטען בוק- סיט המיועד לנמל פוינט קומפורט שבטקסס. לאחר מכן תטען באחד מנמלי הגולף מטען גרעינים בתפוזרת המיועד לחיפה.

א/מ "הריתבור" הטעינה בנמל ניר-אורלי- אנס מטען גרעינים בתפוזרת לפריקה באחד מנמלי יפן. מיפן תפליג ליעד שטרם נקבע.

א/מ "תלאביב" לאחר טעינת מטען בוק- סיט בתפוזרת בנמל באיים הקריביים תפליג לפוינט קומפורט שבטקסס לפ- ריקה. לאחר מכן תטען באחד מנמלי הגולף מטען גרעינים בתפוזרת המיועד לנמל חיפה.

הדעות "ארלי" אראחת צ'הריון מעל

קולחת לה שיחה חופשית, בלתי מאוני- סת. נוכחותם של רב-חובלי-מפקח קושילביץ ושל אושדי ממחלקת הצוות אינה בולמת. כאמור — פגישה ללא נופך של רשמיות. בין היתר משוחחים על תדמיתו של הימנאי הישראלי, שלרוב היא מסולפת. מספר אחד הקצינים: „אחרי איזה שנה וחצי שלא הייתי בארץ, אני מניע הביתה. פוגש שכן. במקום להגיד לי שלום ולשאל מה נשמע, הוא שואל: הבאת משהו מעניין למכור? בקושי התאפקתי שלא להכניס לו אגרוף“.

משוחחים גם על בעיות מקצועיות, מח- ליפים רשמים מבית-הספר, מעלים זכרונות מאניות ומטיפוסים. מדברים על אהבות לא- ניות מסויימות. מסתבר כי כמו האהבות על היבשה, כן האהבות בים, לאניות, שאין להן כלל קבוע והטעמים שונים ומשונים. אחד אוהב אהבה רבה את „הרסיני“ והשני „משתגע“ אחרי אניות-הקרו. אחד מלא התפעלות מהשכלולים והנחות המצויים על אניות כמו „הריקסטל“ ו„הרשיגא“ ואחר מוכר לך את היתרונות הללו בחצי אגורה ובלבד שישימוהו, עם צוות ישראלי טוב, על „הריתבור“. מן האניות עוברים לימאים הר- רים. יש בין אלה הזוכים לשבחים ולחיבה ויש המוצבים על עמוד-הקלון. האוטומציה תופשת חלק נכבד בשיחות הנוגעות לעניינם מקצועיים. את השיחה בתחום זה מסכם אחד המכונאים באומר, לקול מצהלות עמיתיו: „אצלנו, המכונאים, תהיה האר- טומציה ראוייה לשמה כשהפיסטון ייצא וייכנס על ידי לחיצה בכפתור, ברגע שמג- יעם לנמל“...

✱

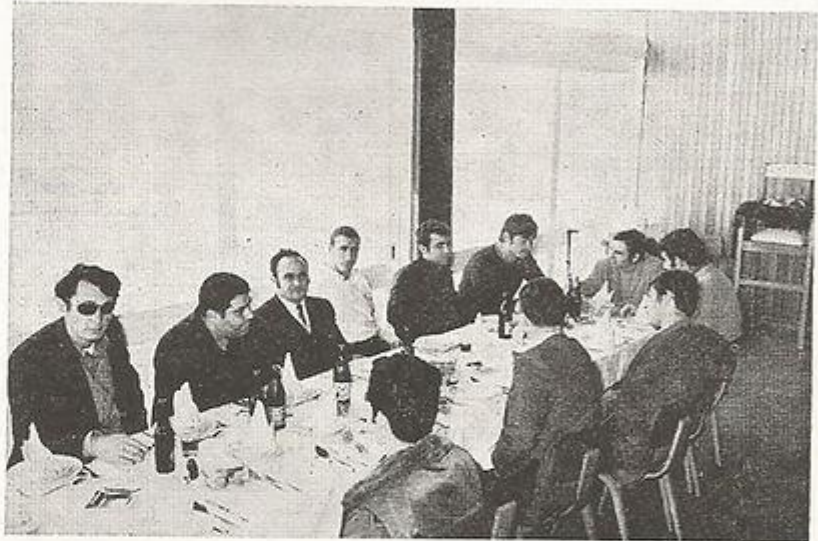
המלצרים טורחים בהגשה. השיחות קול- חות בחופשיות. הרבה הומור טוב ובריא נמהל לתוך הערות של טרוניה וביקורת. נציגי החברה מבקשים לדעת אם יש למשי- הו בעיות מיוחדות. הם עושים זאת ככדרך- אנב ובאורח בלתי-אמצעי, כיאות למעמד נטול רשמיות. זה. הם זוכים לתשובות כנות וישירות.

בא אחד מן המאחרים ומזעיקים את מלצר המשקאות. „בירה שחורה!“ — פר- סק הקצין הצעיר.

מכונאי ותיק, היושב למולנו, מפטיר בת- יוך טוב ובלא מעט קורת-רוח:

„גם כן ימאים; לא שותים, לא משתכ- רים, לא שולמים סכינים...“

אראחת צ'הריון מעל



המסובים בארוחת הצהריים ליד השולחן

מצברוה מרומם. חלקן רציניות, כאילו כבדו מחמת עול הלימודים. בודדים הגיעו באי- חור. לא רצו לזנוח את משנתם בעיצומה. מהם צעירים בניל ולמראה, מהם בוגרים ורציניים-סבר.

מסתבר, כי „אליס“ מיוצגת בעכו בכבוד רב: 18 קציני סיפון ומכונה שוהים בה לצרכי לימוד ובחינה. ובקורס למכונאים- שניים, הכולל 24 קצינים, 8 הם אנשי „אלי- יס“.

✱

מתיישרים משני צידיו של שולחן ארוך, שהוזמן מראש. אחדים מהנוכחים, השוהים כבר זמן רב בחוף, מגיבים מבט קצר ומתי- גענע אל היס הגועש מאחורי חלון הזכוכית הגדול. מזמינים לשתות, בטרם יגיע האוכל. כל אחד כעולה על רוחו. ימאים בני לאום אחר היו מבקשים, אל נכון, וויסקי, רום, או לפחות קמפרי. ואילו כאן, בירה לבנה הוא המשקה „הקיצוני“ ביותר. הרוב מבכר בירה שחורה או סתם סודה. „מבירה לבנה מסתובב לי הראש“, — מודה ללא בושח אחד מקציני המכונה הצעירים.

מהחלון רואים את היס הגדול. ים חורפי ירקק-זועם, המקציף ראשיגלים ומי- טילים בתנופה אדירה לעבר החוף. לאורך החלון הגדול הזה יושבת לה קבוצה של ימאי „אליס“ וסועדת את לבה. רואים את היס ממקום שבתם, אך הפעם, לשם שינוי, הם עצמם אינם על גבי אניה והעובדה שהמסעדה בה הם סועדים מצוייה ממש על חוף היס, היא מקרית.

אבל לא במקרה הם הזדמנו אליה, אל מסעדת „צור“ שבעכו. הם זומנו לשם — אותם קצינים לדרגותיהם השונות, העושים עכשיו בעכו לצורך השתלמות ובחינות — לפגישה בלתי מחייבת ונטולת רשמיות עם נציגי החברה בחיפה. פגישות מעין אלו הפי- כו כבר למסורת. מטרתן: לשמור על קשר ממשי עם האנשים המצויים בחופשת-לימור- דים, לשמוע את בעיותיהם ומשאלותיהם, אם קיימות כאלה; לדעת מה קורה עם מסלול-הקידום שלהם וכיצד הם מתמודדים עם הלימודים והבחינות.

הם הגיעו מבית הספר אל המסעדה חבורות-חבורות. חלקן סואנות ועמוסות

צ"ב בתצלומים

כנס קצינים בחוף

יתר המספרים והעובדות שהביא היתה תחזית הייצוא והיבוא לשנת 1975, הנאי מדה בלמעלה מ-10 וחצי מיליון טון, ותחזית להגדלה ניכרת בענף הובלת הצובר. לאור תחזיות אלו ותחזיות אחרות שהביא הוא קרא להתאמת כלי השייט הישראליים לקראת המשימות הח" (טוף בעמוד 14)

בין יתר תפקידיו, יו"ר רשות הנמלים. הרצאתו המאלפת נטבה על בעיות ותחזיות בשטח פיתוח הספנות והנמלים. בין

בחודש שעבר נאספו במלון "דן" כרמל" בחיפה קציני החברה שנמצאו בחופשה או בלימודים ל"שבת-אחים-גם-יחד". מדי פעם, כאשר הנסיבות מביאות ל"הצטברות" מספר רבי-יחסית של קצינים בחוף מנצלת החברה את ההזמנות לערוך מיפגשים כאלה ודומים לה. שבועות אחרים לפני כן נאספו הקצינים הלומים דים בעכו לארוחת-צהריים משותפת עם נציגי החברה (כתבה על כך מופיעה בגליון זה).



ד"ר נ. וידרא מרצה בפני קציני החברה השוהים בחוף



הקצינים מקשיבים בדריכות להרצאתו של ד"ר וידרא

באחד מאולמות המלון מול נוף מד"שאה מוריקה ואפס קצהו של המפרץ המכחיל, כשקהל הקצינים מסב אל שולחנות של "פיף-ארקלוק" פתח את המיפגש מר אליהו ברכה והציג את המרצה הראשון — סגן-ניצב מרדכי רון, מפקד משטרת חיפה, אשר ייחד את עיקר דבריו לבעיות הבטחון השוטף בתקופה האחרונה ומכאן ערך השלכה אל עניני הבטחון באניות צי הסוחר הישראלי.

כמו שכל יהודי במדינה מצווה היום לפקוח עין ולשמור על ביתו — אמר סגן-ניצב רון בין יתר דבריו — כך חייבת גם האוניה להיות נשמרת". הוא קרא לעירנות מוגברת ולשינון קפדני של בקרת-נוקים. "היו ערים לגבי כל זר העולה לאניותכמה, לכל חבילה המובאה לאניה. פיקחו עין על המתרחש באניה וסביבור תיה. הערנות הבטחונית איננה חלק מן החוזה וגם לא פקטור שניתן לדרוש עליו תשלום נוסף. זה מעל ומעבר לכל אלה. זהו צו השעה".

המרצה השני שבא לכנס-חוף זה היה ד"ר נ. וידרא, לשעבר מנהל צי"ם וכיום,

עולים עלו על הסיפון



קבלת פנים לעולים חדשים המיועדים לצי הסוחר הישראלי, בביקורם על א/מ „הרסיני“
בנמל חיפה, ב־26.3.70

29 במרץ 1970
100/425

לכבוד

הנהלת חברת „אליים“

א. נ.

הננו להביע את תודתנו להנהלת חברתכם על הארוח הנעים של כנס עולים חדשים מועמדים לצי הסוחר אשר התקיים ביום 26.3.70 באוניתכם „הרסיני“.
מועמדים אלה אשר רוכזו על ידינו נמצאים עתה באולפנים ובמקומות קליטה ואנו עושים את הסידורים הדרושים להשתלבותם בצי הסוחר.
עלי לציון כי רבים ממשתתפי הכנס הביעו בפנינו את התרשמותם העמוקה מן הסיוע באוניתכם, ואנו מקווים כי הדבר יחזק את רצונם להצטרף לצי הסוחר.
יבואו על הברכה ה"ה אורי אושדי, ר/ח קושילביץ ואתם אנשי הצוות אשר שיתוף הפעולה והמאמץ שגילו סייעו להצלחת הכנס.

בכבוד רב,

חבל ימי לישראל המרכז

צ. אשל

מוכ"ל

Reception for immigrants candidates for joining the Israeli Merchant
Marine, aboard the M/V "Har-Sinai".



כנס קצינים בחוף

(סוף מעמוד 13)

זווית ולהערכות לקראת המשימות השרות בשטח החובלה הימית שתנאים חדשים עשויים להכתיב לנו. הוא סיפר על הכנייות להגדלת מספר המינגשים בנמל חיפה, על העמקה נוספת בחלק מנמל אשדוד — אולם על שאלתו של אחד מאנשי אליים, האם יש סיכויים שאי פעם יוכלו האניות הגדולות להיכנס לאחד הנמלים הישראליים, השיב ד"ר וידרא כי בשני נמלי היס-התיכון אין כל אפשרות לשנות באורח קיצוני את המצב ואילו לנמל אילת יוכלו להיכנס אניות בגודל של עד 40 אלף טון מעמס. מכאן ברור שאניות כמו „הר'אדיר“ ו„הר'שגיא“ לא יתפכו אצלנו לאניות-קו...

בין יתר התכניות סיפר ד"ר וידרא על אפשרות ובריקה מעשית של קו גלגוע בין אפריקה המזרחית לאילת לסחורות המיועדות לאירופה וממנה. המדובר הוא בעיקר בתבש, המוכנה לשלוח ולקבל סחורות לאילת, משם להעביר הסחורות בדרך היבשה לאשדוד והלאה בדרך הים לאירופה.

כן ייחד ד"ר וידרא את דבריו על בעיית המחסור הקיים והצפוי בכוח-אדם בנמלים ובדרכים שיש לנקוט כדי לנסות ולהתגבר על בעייה זו.

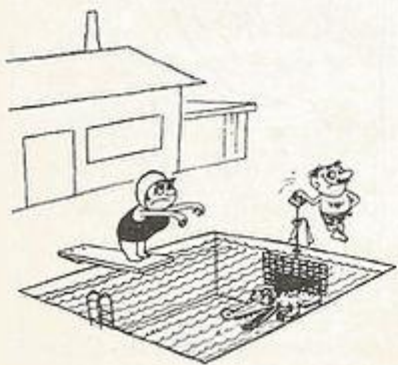
היתה זו הרצאה מעניינת ומאלפת ביותר לכל מי שבעיות הספנות והכלכלה הישראליות קרובים לבו.

את החלק „הרשמי“ נעל מר יעקב רקנאטי, אשר סיכם באומרו שכל אחד מן הימאים הוא בעצם בורג במכונה הגדולה שמשימתה חובלה מיצד ליעד. אולם קיים הבדל יסודי בענין זה בין הימאי הישראלי והימאי של אומות העולם האחרות: שניהם ממלאים אותה פונקציה, אלא שהישראלי תמיד רוצה לדעת איך פועלת המכונה כולה. מדוע כך ולא אחרת.

חלק מן הסקרנות הטובה הונו מנסים לספק בכנסי חוף כגון זה ובהרבה דרכים אחרות.

לאחר סיום החלק ההרצאתי התכנסו הקצינים בבאר של המלון ובאורה אינטימית בילו עוד שעה ארוכה.

בראי עקום



בנימין דיסטל
 יורם פרויליך
 ויס משה
 בר יוסף מנשה
 פינקלשטיין יוסף
 לוי שלמה
 שאול בן טוב
 מאיר זילברשטיין
 הרמן בידר
 מרדכי מושקוביץ
 אדמונד טובול
 נורברט גולדמן
 חיים חממי
 אברהם גלור
 חיים שוהם
 יושפה חיים
 מרדכי לוגשי
 אברהם דולינגר
 ראובן יתיר
 לואיס אכטלינגר

דוד וסט
 אלי בוטבול
 אפרים קראוס
 מרדכי טל
 אברהם נוימן
 אברהם מייזליש
 דן אקה
 אבוקסיס ארמנד
 אברהם שאקי
 אריה לוי
 אברהם יפרח
 טורקניץ מרדכי
 בונסלב ברזבסקי
 יעקב הרצוג
 בן צור יעקב
 מרדכי נחמני
 הנריך ביטרמן
 חנן זלוטולוב
 יעקב כהן
 אליהו כהן
 נח רוזנברג

מגדרון

ברכות לימאים שהצליחו בבחינות לחובל שני



יורם גולן
 יחזקאל צוויג
 ישעיהו בירנבאום
 יואל אורץ
 גיל אפרת

ברכות לעליה בדרגה

- מרדכי טל עלה לדרגת מכונאי ראשון.
- משה פריטיג עלה לדרגת אלחוטאי.
- ארנון קוריס עלה לדרגת חובל ראשון.
- אברהם שאקי עלה לדרגת חובל ראשון.
- היינריך מיכרובסקי עלה לדרגת מכונאי רביעי.
- ישעיהו פינקלשטיין עלה לדרגת מכונאי רביעי.
- שמואל בנימין עלה לדרגת אלחוטאי.
- משה צור עלה לדרגת חובל שלישי.
- מאיר זילברשטיין עלה לדרגת חובל שלישי.

החלמה מהירה למלכה גבריאול.

זכה ב-10\$ רב חובל גדעון פישמן עבור תמונת השער.

מלכה סאה

- מיטב האיחולים והברכות לרב חובל יהודה שטרק לנשואי בנו זוהר עם בח"ל עופרה.
- ברכות ואיחולים לחיים זיידנברג ליום חתונתו.
- ברכות לבביות למר ח. אומסי לנשואי בתו.
- ברכות ואיחולים לבנייט לאורנה ואס"ט רטוס לנשואיהם.
- ברכות חמות ללורבר יובל לרגל חתונתו.
- ברכות חמות לפיליפ עירון להולדת הת"א אומות.
- מיטב הברכות לר/ח דוד נ. כהן, עם סיום תפקידו בארה"ב והתמנותו לתפקיד ר/ח מפקח בחיפה.
- לר/ח שאול אריך, ברכות הצלחה בקבלו הפקוד הראשון.

הצלת ימאים באוקינוס ההודי

rates with no adverse affect on the market. In 1968 and 1969, January was a period of reduced chartering activity, however, in 1970, January was as active as any other month of the reporting period.

Although there were several clean Persian Gulf Fixtures during the period, particularly to the Far East, their occurrences went almost unnoticed. Freight rates were generally as high as or higher than for dirty cargoes for products destined eastward but lower when destined westward.

Clean and dirty Mediterranean activity was steady throughout the period, however, rates during the early months tended to be higher than those in the latter months. Rates for cargoes to the Continent were substantially higher than for those destined for the Caribbean or U.S. East Coast. Combination carriers and American Grain tankers continued to find the latter cargo attractive as a backhaul and hence accepted lower rates.

The clean and dirty Caribbean market was the most explosive. November and December freight rates remained high as the heavy demand for fuel oil on the United States and Canadian east coast continued. Early January found a sudden weakness in the market and freight rates plunged sharply. After about two weeks, the market reversed itself and freight rates rose sharply. An imminent tow-boat strike in New York harbor provided very high rates to handy size tankers capable of docking and undocking without tugs. In late February, rates dipped again. Throughout the period, clean rates lagged behind those for dirty cargoes.

Independent oil companies and Owners were the most active period Charterers from November through January. Although six to eighteen month periods were fixed most regularly, a surprisingly large number of fixtures were for from three to ten years duration and involved tankers and combination vessels of from 100,000 to 250,000 tons. In February, Tokyo Tankers (the Japanese affiliate of a major U.S. oil company) and Gulf Oil joined Shell Oil and British Petroleum in an extensive period chartering program for large crude carriers. As the demand for tonnage increased, so did Owners' ideas and we saw much higher period rates paid in February than in Novem-

ber. Japan Line, an Owner, was a significant factor in the market as they continuously chartered in tonnage only to relet same shortly after at a higher rate.

Serious accidents occurring at sea to three 200,000 ton tankers during the last few weeks of 1969, resulted in the sinking of one, and major damage to the others and, in turn, tremendous claims against marine insurance underwriters. Because of this, the cost of insurance for very large crude carriers will rise significantly this year and Owners will have to seek higher freight rates to make up for the increased cost or pass the increase directly to the Charterers.

GENERAL

In recent years, many shipping experts have predicted that because of the great number of large tankers, bulkers and combination carriers under construction, supply of tonnage would soon exceed demand and freight rates would be drastically reduced. At the end of 1969, ninety tankers and combination carriers over 150,000 tons were trading. Sixty tankers of over 200,000 tons each are scheduled for delivery in 1970. Demand still exceeds supply and freight rates are still strong and in most cases, increasing. New construction orders are flooding the market and construction prices are soaring upward. The cost of a 200,000 ton tanker has increased by about 75 percent in the last five years. The higher construction, financing, insurance and other costs associated with shipping will undoubtedly keep freight rates high for some time to come.

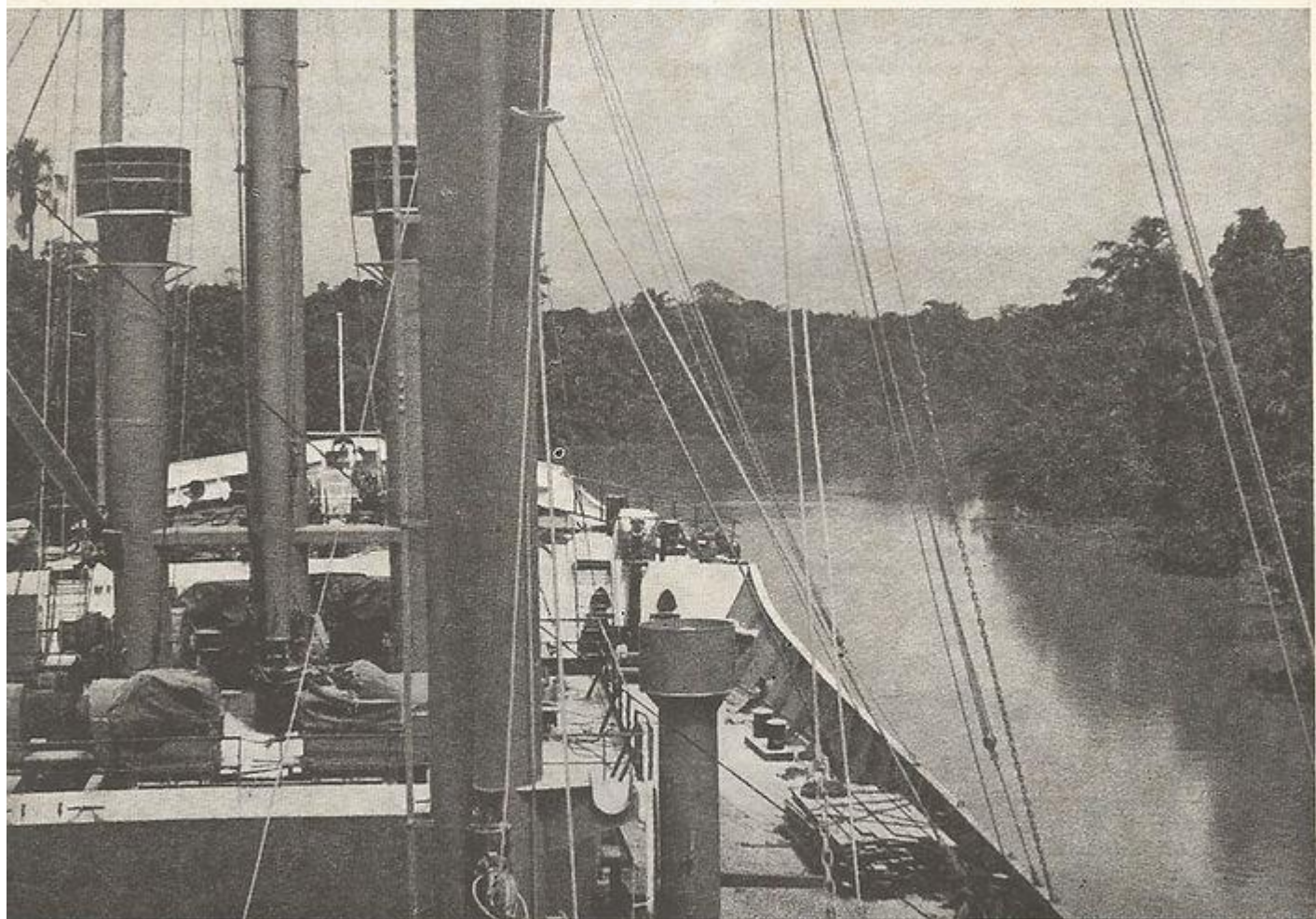
הפקיסטנים נראו מורעבים ותשושים. מיד סופקו מים למיכלים הריקים וכן הוענק להם מזון מגוון. הם העבירו לאניה את המפה הימית שלהם — מפה אנגלית נושנה, גדולה מאוד ובעלת קנה-מידה זעיר. אנשי האניה שלנו סימנו להם את מקום הימצאם וכן ערכו להם את גתיב השייט אל עבר יעדם — לכשתתחדש הרוח המיוחלת. המוסלמים הפקיסטנים לא ידעו, כמובן, מי הם הספינים הנדיבים והאדיבים. המסייעים להם בלב הים. מכל מקום, הם הרעיפו את תודותיהם והכבירו ניפנופי ידיים והאניה שלנו המשיכה בדרכה.

הים הוא גדול והאפתעות בו מרובות. למשל: כשספינת מפרש פקיסטנית שסי פניה מוסלמים, מבקשת את סיועה של אניה המצוות ברובה ישראלים. זה אירע לפני כחודש ימים כשמלח המשמרת על אחת מאניותינו ראה אורות מנצנצים בים. אותה שעה היתה האניה באוקינוס ההודי כשהים היה רגוע לחלוטין וכל רוח כמעט שלא נשבה. בים כזה ובמוג אויר שכזה נראה היה שלא עלולות להתרחש שום הפתעות, אשר יוציאו את האניה משיטתה השיגרת.

אך כאמור, הבחין פתאום מלח המשמרת בניצוצי אור הבוקעים מול האניה, מצדו השמאלי של ההרטום. אותה שעה נמצאה האניה לערך מול החוף ההודי. אך מרוחק ממנו מאות מילין. המלח מיהר להזעיק את קצין המשמרת וזה הפעיל את פנס האיתות, כשהוא מבקש מהאל"מונים שבים לזהות את עצמם. עד מהרה הוברר לו כי אלה המפעילים את האורות אינם שולטים במוסר.

נחפזו והזעיקו את רב החובל. הלה הורה להפעיל את הרדאר ואכן נתגלה עצם, במרחק של כ-4 מילין מן האניה. כעבור זמן מה התקרבה האניה אל העצם הבלתי מותה ולאור הזרקור שהרדלק התגלתה ספינת מפרש בת 30—20 טונות. היו בה תשעה ספינים פקיסטנים נרגשים באנגלית צעקו לעבר המיכלית: מים! אוכל!..

האניה עצרה לידם והמפרשית התקריבה אט אט אל הדופן. מסיפוריהם של הספינים המוסלמים הסתבר כי בספינתם מטען כללי, אותו הם אמורים לפרוק בנס"כות מוסקאט. אולם מזה ימים שפסקה הרוח והם נשארו "תקועים" בלב ים. המים האוכל אולו להם. ואכן, הספינים



M/V — "Har Canaan" — sailing on the River Moengo, in Suriname. This picture illustrates the slogan of the Company, "bulk cargoes to all parts of the world" even if the port is on a narrow, winding and shallow river in the Jungle.

"הר כנען" במעלה נהר מואינגו. תמונה זו ממחישה את סיסמת החברה, "מטענים בצובר לכל חלקי תבל" אף אם, "הנמל" הנו על נהר צר ורדוד בין יערות עדי.

EL YAM LOG

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