



עֲתָרוֹ לִימֵתַי וְיִזְכֹּרֵנִי יְהוָה אֱלֹהֵי לִבִּי • גִלְיוֹן מַס' 34 • פֶּסַח תּשׁל"א • אֶפְרַיִם 1971

# יִמּוֹ אֶתְנִים

משרד הבטחון/אגף השיקום

לכבוד

חב' אניות משא "אליים" בע"מ

ר/ח הבנקים 3

חיפה

תל-אביב, ר' אדר תשל"א

3 במרץ 1971

נכבדי,

הריני מאשר בתודה קבלת תרומתכם בסך 500.— ליי שצירפתם לתרומת אנשי צוות האניה מ/מ -נבר.

הסכום הועבר על ידינו לקרן מיוחדת אשר נועדה לעזרה לנכי צה"ל, נפגעי המערכות.

קבלו נא הערכתנו והוקרתנו העמוקה על גילוי של אורחות למופת.

בכבוד רב,

א. סינק

ראש אגף השיקום

משרד הבטחון/אגף השיקום



## מה נשמע?

חיפה, 11 בפברואר 1971

לכבוד

מר א. ברכה

אניות משא "אליים" בע"מ

חיפה

א. נ.

הנני מבקש בזה להעביר את הסכום של 500.— ליי שאניתי קבלה כפרס על השגיה בבטיחות בעבודה, למשרד הבטחון לעזרת שקומם של נפגעי צה"ל.

הנני תקוה, בשם קציני וצוות האניה מ/מ "נבר", שהסכום הנ"ל יעזור במקצת להשיג את המטרה הנשגבת.

מודה אנוכי לתשומת לבך ומקוה שהמוסדות המתאימים של צה"ל יקבלו את תרומתנו הצנועה.

בכבוד רב,

ר/ח זאב קראוס

מ/מ "נבוא"

## לימאות אלול

שוב נפרדנו מצוערים אך עשו על אניותינו תקופת לימוד והכשרה ואי שר ירדו מי ליבשה ומי לאניות אחרות כצוערים בודדים. הקבוצה הראשונה היא בת 11 איש, בוגרי בית הספר הימי בעכו, אשר את תשעת החודשים שהפרידו בין סיום לימודיהם וגיוסם עשו כצוערים על אחת מאניותינו. עם גיוסם לצבא אנו מאחלים להם שרות מועיל ומהנה ולעצמנו אנו מאחלים כי נזכה לראותם, לאחר סיום שרותם, הזורים לאניותינו ומצטרפים לשורות ימאי אליים.

הקבוצה השניה כללה 18 מבוגרי מכואותיים, אשר הפליגו במסגרת שנה רביעית על "תל-אביב" ועם סיום תקופה זו הם ישרתו כצוערים בודדים. אף להם שלוחות כרכותינו להפלגות נעימות ולקידום מהיר. עם סיום הפלגתם על "תל-אביב" נערכה לכבודם מסיבה ופרטים עליה תוכלו למצוא בגליון זה.

\*

עם הורדת הומר גליון זה לדפוס נתכשרנו כי חוזה העבודה החדש לימאים לשנים 1971/72 סוכם ועומד להתייט. החוזה החדש כולל הטבות ניכרות כתנאים ובשכר הן לקצינים והן לדרוגים. מבין הטבות נציין כמה:

כלל הימאים יקבלו תוספת-יוקר גם בהפלגות-נוד, דבר שלא היה עד כה. גם המפליגים בהפלגות-קו וגם בהפלגות-נוד יקבלו מעתה תוספת-יוקר גם על המטבע-הזר לו הם זכאים.

הדרוגים יהיו זכאים עתה, אם יבקשו זאת ויעמדו בתנאים מסויים, לזכות לקבל קביעות, דוגמת הקצינים.

כל הקשורים לעריכת החוזה מקווים כי ההטבות בתנאים ובשכר הנובעות ממנו יעלו את קרן הימאים ויגדמו, בין יתר הצעדים המתוכננים, למשיכת כח כוחות נוספים לצוי הסוחר הישראלי.

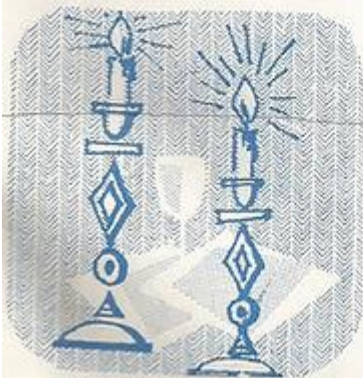
המערכת

דרוגים, כדוגת הקצינים, יהנו עתה, בהפלגות-נוד, מקיצור תקופת שרות בים: ימאים מדרגת מלח כשיר, מי כונן, מלצר ומעלה יהיו זכאים להופעת מולדת והטסה ארצה לאחר תקופת שרות רצופה של תשעה עד עשרה וחצי חודשים.

קצינים יזכו לפריבילגיה שהיתה שמורה עד עכשיו לדרוגים בלבד: קבלת שעות נוספות כמטבע זר באזורי רים המרופיים.

הן לדרוגים והן לקצינים יקוצר שבוע העבודה מ-47 שעות ל-45 שעות, הן בים והן כנמל. כמו כן תוגדל בחודש התקופה שבה משלמים לקצינים משכורת בעת שהותם בחוף לצרכי השתלמות.

כאמור, אלה הם רק מקצת ההטבות המובאות בחוזה החדש לימאים.





## פינת רשות שרותי רווחה לימאים

תרומה לבתי הימאים בחיפה ובאילת תרומה בסך — 12,000 דולר בשביל בית הימאים בחיפה ניתנה ע"י האיגוד הבינלאומי של עובדי התחבורה (איי.טי.אף). התרומה נמסרה לנו באמצעות ד"ר לס טנט, המזכיר הראשי של ארגון קצ"י ני צי הסוחר וקווי אויר באנגליה.

התרומה הושגה בזמנתו של יונה יגול המחזיק בתיק ימאים בוועד הפועל של ההסתדרות.

תרומה בסך — 200,000 דולר בשביל בית הימאים באילת הושגה לאחרונה בזמנתו של משה קשת, המנהל הכללי של הברת „צים“; בשעת התימת הסכם על רכישת 2 אניות מכולות בין חברת „צים“ לבין הברה אמריקאית בראשותו של קנת י. וילפון מארה"ב, וכן בעת התימת הסכם עם הנהלת המספנה ההוד לנדית „ורולמה“, הבונה מיכלית נוספת עבור החברה.

בית הימאים באילת יעלה כ-3 מיליון ל"י.

עיריית אילת הסכימה עקרונית להעמיד לרשות שרותי רווחה לימאים מגרש של 3-4 דונם לשם הקמת בית הימאים.

### 66,000 ל"י לשפור תנאי הדיוור

15 הלוואות בסך כולל של 66,000 ל"י אושרו בסוף דצמבר לימאים לשפור תנאי דיוור. מאז קיום הקרן לשפור תנאי דיוור אושרו 39 הלוואות בסך כולל של 177,000 ל"י.

### אנו מספקים סרטי רשמקול

קציני תרבות, שאניותיהם מצוידות ברשמיקול מתבקשים לפנות למשרדנו כדי לקבל סרטי רשמקול, המכילים שירים, להיטים ובדור ישראלי. החומר מוקלט וערוך במיוחד לפי הזמנתנו. לשם השמ

## רשות שרותי רווחה לימאים

מודיעה על משרה פנויה:

ממונה על בית ימאים

השכר: דרוג אחיד ט"ז-י"ח

מקום העבודה: חיפה.

ההשכלה: תיכונית לפחות

ידיעת שפות: עברית ואנגלית על בורין.

ידיעת שפה נוספת — צרפתית או גרמנית — רצויה.

תאור התפקידים: ניהול בית הימאים בחיפה. יזום פעולות תרבות וחברה, ארגון ופיקוח על ביצוען. פיקוח על פעולת גורמים קבלי ניים בבית הימאים: מסעדה, מלון, אולמות אירועים וחנות. ניהול המשק ואחריות להחזקת הבית.

הכישורים הדרושים: יכולת ארגון, ניהול ופיקוח, כושר מו"מ עסקי, ידע בניהול עובדים ובניהול משק וכספים.

דרוש נסיון קודם בניהול מוסד דומה (מרכז קהילתי, מועדון תרבות, בית הבראה, מלון, פנסיון) במשך מספר שנים.

על המועמדים במשרה זו לפנות לרשות שרותי רווחה לימאים (דרך העצמאות 3, חיפה, ת.ד. 970) לשם קבלת שאלון למועמד לניהול בית הימאים.

התאריך האחרון להגשת השאלון הוא 30 באפריל 1971.

עת הסרט יש לכוון את הרשמקול למהיר רות 3.2/4 אינש (9.5 ס"מ).  
לצרכן, בסך — 250 ל"י. בפרטים אלה זכו:

גב' לורה וחניש בתלושים בסך — 150.

ל"י.

### זכו בפרסים

גב' יהודית קופל בתלושים בסך — 100.

ל"י.

נמסר לפרסום ע"י רשות שרותי רווחה לימאים.

לימאים.



### מסיבת חנוכה לעובדי המשרד

על סיפור א/מ „הרסיני“ אירח ר/ח נוגבורן את כל עובדי המשרד למסיבת חנוכה עליוה. בצלום נראים משתתפי המסיבה כטוב ליבם במאכל ובמשקה



# זקור על...



אכרה  
זק"אן

המגיעה לשם. הונקונג, סינגפור, יפן — אלה היו המקומות שהשתוקקתי לחזור ולבקר בהם. אבל בשנים האחרונות המ"קוטות האלה התקלקלו. החיילים האמריקאים, המגיעים לשם לחופשות מוטנאם, הרסו את העניין. הם באים עם המון כסף ומפזרים אותו כמו משוגעים. הם מתיית"סים לכסף כמו לזבל ואפשר להבין אותם. אבל מה שהם גרמו, זה שהמחיריים עלו וטיב השרותים ירד.

עכשיו היעדים האהובים עלי זה הנמ"לים בצפון אירופה. כמובן שלהגיע לבר"זיל זו עדיין חווייה לא קטנה. ובכלל, ארצות דרום אמריקה חביבות למדי על הימאים. אתה מוצא שם עדיין את המקומות הכי זולים בעולם, לעומת איר"ם, שהיא יקרה מאוד.

\*

לחסוך? כמעט שלא חוסכים. פרטות. אני מדבר בעיקר על הרווקים. הנשואים זה פרשה לחוד. אם אתה רווק ורוצה לראות ולבלות, אתה גומר את הכסף שלך. אם אתה מחליט קצת לבלות וקצת לחסוך, אתה נשאר בסוף קרה מכאן ומכאן. אינך מבלה ממש. אינך חוסך ממש. או לשם מה? ועכשיו, נניח שאני חוסך 5 אלפים לירות בשנה. אחר כך אני יורד לחוף לחופשה של 3 חודשים ועד שאני חוזר לאניה אני מפרק את כל התסכון הזה. זאת אומרת שעל תסכון אין מה לדבר.

אנחנו מרוויחים הרבה? שטויות. כש"עליתי לאניה בששים"ושלוש היה פער המשכורת בין אלחוטאי בהוף לבין אל"חוטאי בים בהיקף של אחד לשלושה לטובת הימאי. אולי קצת יותר. אני זוכר שהייתי ממש מוקסם מהפער הזה. הרגש"תי עצמי עשיר. אבל במשך הזמן הפער הזה הצטמצם והלך. אני יודע שעובדה זו גרמה לנשירה מהים. היום אינני מכיר הרבה אלחוטאים המשרתים ת"קופה ממושכת בים. כמובן שיש לכך עוד סיבות. מלבד המשכורת: לקצין ה"אלחוט אין הובה אתגרים, אין לו למע"שה לאן לשאוף בשטח הקידום. אין דרגה גבוהה משלו באלחוט. הוא לא יהיה לא קפטן ולא מכונאי ראשי.

\*

אני אישית עדיין ממשיך להפליג ולפי שעה אין לי שום תכניות לשנות את המקצוע. מה אני אוהב, מה אני שונא? אני

**ט**וב, אז נתחיל בהיסטוריה שלי. נולדתי בעיראק לפני 30 שנה. בשנת חמישים עלינו כל המשפחה ארצה והתיישבנו בירושלים, שם היו לנו קרובים. אני סיימתי את בית הספר העממי והלכתי ללמוד מקצועות קשר ואלקטרוניקה בבית"הספר המקצועי "בזק" של הדואר. למדתי ארבע שנים. קיבלתי תעודה, התגייסתי לצה"ל וכמובן שהציבו אותי לחיל"הקשר. שירתי שם כמו כל בחור טוב שנתיים וחצי ולאחר השחרור התחלתי לעבוד בשוק האזרחי.

לא, זה לגמרי לא היה מלהיב להיות טכנאי ביבשה. לא אתגר מיוחד ולא שכר מיוחד. יום אחד ראיתי מודעה בעתון מטעם משרד התחבורה. המומינה טכנאי קשר לקורס של אלחוטאי ים. עם שני חברים שגמרו אתי ביחד את "בזק" נסענו לחיפה לראות ממה זה מריח. במקרה פגשתי שם חבר מבית הספר, שהיה אלחוטאי על אחת האניות וישבנו אתו קצת לשת"ע על המקצוע הזה. שמענו את הסיפורים המפורסמים על ארצות רחוקות וערים אכזזיות שלא היה לנו שום סיכוי להגיע אליהן אלא אם כן נזויה ימאים או עשירים. מאחר שלא היה לנו שום סיכוי להיות עשירים, הבנו שאם אנו רוצים להגיע לאותם מקומות, עלינו להיות לפחות ימאים. אותו בחור גם סיפר לנו על החיים באניה ועל העובדה כי צוער אלחוט מפליג תקופה קצרה בלבד עד שהוא הופך להיות קצין אלחוט עם כל הזכויות. גם זה קסם לנו.

הצטרפנו לקורס. למדנו 7 חודשים. מכל הקורס עברו אותו מיד וללא בחי"נות חוזרות רק שלושה. אני הייתי ב"יניהם. באוגוסט 1963 עליתי למשרדי "אל"ים" והצעתי את עצמי לעבודה.

\*

קיבל אותי אליהו ברכה. הוא הבטיח לי שני דברים: משכורת מושכת, על אף שאהיה בסך הכל צוער; ושם אוכיח את עצמי בתור צוער. יעשו אותי קצין

במהירות המירבית. בשתי ההבטחות הוא עמד. עליתי על ה"גנ"ב". האלחוטאי היה בחור שלמד בטכניון ועשה הפלגת"קיצ. ברגע שירד מהאניה לחזור ללימודים קיבלתי את מקומו והייתי לקצין"אלחוט על אותה אניה. מאז קיץ 1963 ועד היום אני מפליג רצוף באניות "אליים".

\*

העבודה היא די שגרתית. התקשרויות, האזנה ותחזוקה שוטפת. אין הרבה אתג"רים. הפריבילגיה הגדולה שלנו היא שבנמל סוגרים את התננה ולא פותחים אותה עד שמפליגים החוצה. אם אתה מספיק לע"שות את כל העבודות בלב ים, אתה חופ"שי בנמלים. בעוד האחרים קשורים לע"בודה שוטפת ולתורנויות שונות. כמובן שמנצלים את זה. בשנים הראשונות בהת"להבות עצומה ואחר כך בפחות התלה"בות. תלוי על איזה אניה אתה ולאיזה נמלים אתה מגיע.

יש אניות "משוגעות". מן הבחינה החיובית, כמובן, אלו הן אניות שנוס"עות בקווים מענינים. למשל, ב"1968/69 הייתי על אניה כזו. אחת מאניות הקרור שלנו. במשך שנה שלמה פקדה המון נמלים ואף לא פעם אחת פעמיים באותו נמל. זו היתה שנה נחמדה מאוד על אניה נחמדה מאוד. בשנים הראשונות התלהבתי מהמזרח הרחוק ותמיד שמחתי להיות על אניה



ר"ח א. קושליביץ מעניק שי לאחד מבוגרי הקורס



מר א. ברכה נושא דברי ברכה בשם חברת "אל"ס"



בוגרי מסלול שנה רביעית בים

## מסיבה למסיימי מסלול שנה רביעית

13 חניכי מכונה, בוגרי בית הספר מבר' אות ים, אשר את שנת לימודם הרביעית עשו על סיפונה של האניה "תל-אביב", שבו ועלו על סיפונה לאחר שסיימו בה את תקופת הפלגתם. הפעם לא לעבודה ולא ללימודים באו. כי אם למסיבת סיכום ולהרמת כוס פרידה. וכפי שאנו מקווים — פרידה זמנית, תקופתית.

המסיבה נערכה ערב גיוסם של ה-13 לצה"ל ולקחה בה חבל קציני האניה, אשר היו אתם בהפלגות, מדריך הקורס, נציגי משרד-התחבורה ומשרד החינוך. כן היו שם כמה ממוריהם של הצעירים, אשר הרביצו להם תורה בעת לימודיהם במ"ב באוטר'ים וכמובן קרובים, ידידים וידידות. (טוף בעמוד 6) דות.

(טוף בעמוד 4)

לא אוהב את האניות המובילות עפרות ברזל למשל. הייתי על אניה כזו. אתה מפליג מאירופה לאוסטרליה, למשל, נמצא בים איוה 40 יום. בסוף אתה מגיע לאיוה מעגן באמצע המדבר, שכל מה שיש שם זה רק מכרה. עשר שעות אתה עומד שם, עד שמטעינים אתוך ואז שוב יוצאים להפלגה של 40 יום. מגיעים לאירופה, עומדים יומיים-שלושה בנמל עד שפורקים ושוב יוצאים לסיבוב של שמונים יום. זה ממש יאוש. כמובן שזה ענין של טעם אישי.

לעומת זאת אני אוהב את אניות הק"ר. קודם כל הם קטנות, נהמדות, נקיות מאוד, נראות ממש כמו יאכטות. ההפלגות מהירות, הנמלים מענינים ועל פי רוב עוגנים בחלקים המרכזיים של הנמל, קרוב למרכז העיר. אתה לא צריך לבזבז 10 או 15 דולאר על מוניות כדי להגיע העירה.

אבל ברגע זה אני לא על אניה שמר' בילה עפרות ברזל מאוסטרליה ולא על אנית קרור המובילה בננות ממרכז אמרי'קה. אני על "ערד", שהיא אנית קו, וגם זה יתרון לא קטן.

בסך הכל? בסך הכל אני די מבסוט. עובדה, אני ממשיד.

# מנהל חדש לאגף הספנות והנמלים



רביחובל יוחנן כהן

שרוי בעיצומן של תכניות אחרות לגמרי. „אנחנו הימאים. — מתחייך רביחובל כהן — אין כמונו בעלי-ביקורת. כמו שאר הימאים שאיכפת להם, גם אני הייתי מלא ביקורת כרימון משך כל השנים על הצורה בה נוהלה הספנות הישראלית במה שנוגע למישורים הממשלתיים והאדמיניסטרטיביים. כשהציעו לי את התפקיד הנוכחי, שמטבעו הוא תפקיד מפתח ואשר בכוחו לשנות דברים ולגרום להתוויית מדיניות נכונה, אמרתי לעצמי: זה שאנחנו, הרימאים, מומחים בביקורת, את זה כבר הריכחנו. הגיעה עכשיו העת להראות אם אנו יודעים גם לתקן את הדברים אותם אנו כל כך מבקרים. הנה ניתן הציאנס, האם נחטוק מן ההתמודדות? אין ספק שתפיקיד זה מגלם בתוכו אתגר גדול. ולאחר תקופה קצרה של התלבטויות החלטתי להענות לאתגר הזה. והנה, אני פה.”

## עדיפות ראשונה — כוח אדם

לדבריו הוא זוכה בתפקידו בעצם מאות מירבית וליד חופשית. אם אכשל אי אפשר יהיה להטיל את האשם על מישהו אחר. לא יהיו שום טעויות לעורר אול. אני עצמי אחיה האשם.”

תכניות מצוינות עמו למסביר, אך קיים, כמוכן, סדר עדיפות וסדר דחיפות.

„אחת המשימות העיקריות והראשונות במעלה שאני מתכוון להתמודד אתן הוא בעיית כוח האדם בצי הישראלי. מצבנו (סוף במסד הבא)

רביחובל נמרוד אשל נטש לפני זמן מה את כסא-המנהלים באגף הספנות והנמלים של משרד-התחבורה. את מקומו תפס רביחובל יוחנן כהן — גבר בעל סבר נאה ונמרץ שלא נעדר נימוסים מלבבים. מהוקצע, בעל כושר ניסוח, בהיר, בלתי מתחמק. נראה כמי שיוודע מה שלפניו, מפוכח בתקוותיו. מאמין בצורך הדחוף לערוך בדיק בית דחוף בתחום הגישה לספנות הישראלית, מקווה שיעלה בידו להניע את הגלגלים ולהכניס את העניינים להילוך הרצוי.

הוא לא נראה כטיפוס של פקיד צייתן. הוא איננו תלוי בפרנסתו במשרה הזו. היא איננה יעוד חייו. מתקבל הרושם, שאם יניחו לו לנהל את העניינים כפי הבנתו — הוא יתמיד. יש לו תכניות ויש לו תחושה כי יינתן לו לבצען. לפי שעה, שבועות מספר לאחר שכנס לתפקידו — כל הדלתות פתוחות בפניו, האוזניים קשובות, מניחים לו חופש פעולה מלא.

## ימאות מנדטורית

חודשים מספר אחרי עלייתו של היטלר לר לשלטון, בשנת 1933, מגיעה ארצה משפחת כהן מקלן אשר בגרמניה. הילד יוחנן עדיין רק בשנים, לא מזמן למד להלך על רגליו. משפחת כהן מתיישבת בירושלים ויוחנן מסיים את בית הספר העממי בבית-הכרם.

בן 14 הוא יוצא לחיפה, ללמוד ימאות בבית הספר הימי שליד הטכניון. בן 16, בטרם סיים את חוק לימודיו, הוא עולה על סיפונה של אניה כנענר-סיפון. זוהי אנית-חופים, אחת מארבע אניותיה של הברת „עתידי”.

„קשה יהיה להסביר היום לימאי יש-ראל איזה מין אניה היתה זו, באיזה תנאים אים עבד עליה הצוות, מה היו המשכורות ושאר התנאים — מתחייך היום רביחובל כהן — זה יישמע מוגזם מאוד ומנופח. התנאים היו שם כמעט בלתי-אנושיים. הם היו ירודים אפילו לגבי אניות זהות של חברות אחרות. המגורים היו נוראים. חוזה העבודה היה פלשתנאי, מפגר בצור רה רצינית אחרי החוזה הבריטי, שגם הוא לא היה או מן המתקדמים. רק ממ"שלה כמו ממשלת המנדט היתה יכולה להרשות שיתקיים חוזה עבודה נצלני וחד-צדדי כמו חוזה העבודה שלפיו עבד”

נ. „אכלנו קש וחצץ בכמויות לא נורמאליות. עכדנו כחמורים, נאלצנו לעשות המון שעות נוספות שבעדן לא הגיעה לנו לפי החוזה, שום תמורה. אבל היינו צעירי-רים, וחסונים ואני חושב שבטיכומו של דבר ידענו להפיק ככל הניתן הנאה מההפלגות התן”.

## מן הפלמ"ח אל הים

עם פרוץ מלחמת-השהרור מתגייס ירחנ כהן לפלמ"ח. הוא מתכוון להגיע לאחזת היחידות הימיות של החטיבה, אך בסדרים המפורסמים של הימים ההם הוא מוצא עצמו, כמוכן, ביחידה „רגלית” מאוד — בגדוד הרביעי, העולה לירושלם לים הנצורה. הוא משתתף בקרב קטמון, נפצע ועם הסרת המצור חוזר לחופשה לחיפה, כשהוא עדיין מדדה על קביו. שם „מגלים” אותו ומיד מפקיעים אותו מן הפלמ"ח ומציבים אותו לחיל-הים „כבוסן” על אחת האניות. אל האניה הוא עולה, כשעדיין הוא נעור בקביו.

ב-1949 הוא משתחרר ומתקבל כ„בו” סך” בצי”ם. לאחר שבינת הימאים הוא עובר לשרת על אניות חברת דיונגוף. „כעסתי אז על צי”ם ועובתי אותה. אלא שבינתיים רכשה צי”ם את דיונגוף ושוב מצאתי עצמי בצי”ם, הפעם כקצין-ראשון”.

בשנת 1955 הוא מוסמך להיות רב-חובל וכשלוש שנים לאחר מכן הוא יוצא לאנגליה ללמוד ולקבל הסמכה של רב-חובל בכיר. מ-1961 ועד 1964 הוא משמש בחיפה כמפקח בחברת צי”ם ומאז ועד שנת 1970 הוא מכהן כמפקח מטענים של החברה באנגליה. את שהותו שם הוא מנצל ללימוד — והפעם משפטנות.

את הסטאו' שלו כעורך-דין עשה בארץ. באמצע תקופה זו נקרא אל שר החחבורה שמעון פרס, וזה הציע לו את תפקיד מנהל האגף.

## הימאים והביקורת

אנו שואלים אותו מה גרם לו שיאות לקבל תחת ידיו את התפקיד, שעה שהיה



א/מ "עוד" פרקה מטען נרעונים בחיפה והפליגה לממל באירופה לתיקונים. לי אחר מכן טעמן נוסף של נרעיי נים באחד מממלי הנולף לפריקה בחיפה.

א/מ "הריאדיר" פרקה מטען עפרות ברזל בקימיוצו (יפן). לאחר מכן הפליגה ליעד בלתי ידוע.

א/מ "הריבשו" נמצאת בתקונים בהמי בורג.

א/מ "הרבוקר" הטעינה פרי בממל ביא-בלנקה לפריקה בממלי רוטרדם, אוסי לו, גוטנבורג והלסינקי.

א/מ "הרינען" פורקת מטען כללי בממלי לנווארה, גאונטה ומאראמריבו לאחר מכן טעמן נוסף של בוקסיט בסו רינאס המיועד לפריקה בממל מוביל.

א/מ "הריברמל" פורקת מטען של נרעיי נים בממלי לאספניה ומאפולי.

א/מ "הריקסטל" בדרך לטובראו שבכרא-זיל לטעינת מטען של עפרות ברזל המיועד לפריקה בגרמניה.

א/מ "הריגלבע" הטעינה בממל פורטלנד מטען של תבואה המיועד לפריקה ברוטרדם.

א/מ "הריגלעז" פרקה בצפון אירופה מטען של פרי הדר והפליגה ליעד בלתי ידוע.

א/מ "הרימיוון" הפליגה מממל טובראו עם מטען של עפרות ברזל המיועד לפריקה בגרמניה.

א/מ "הרימוון" הטעינה בממל באונסי-אירס מטען של פירות המיועד לפריקה בהמבורג ואוסלו.

א/מ "הריסינו" הפליגה מממל חיפה לי אחד מממלי הנולף לטעינת נרעיינים בתפוזת המיועדים לממל חיפה.

א/מ "הריטבור" טענה בניו-אורליאנס מטען של תירס בתפוזת המיועד לפריקה בממל קאושיינג.

א/מ "תליאביב" צפוייה בחיפה לפריקה מטען נרעיינים בתפוזת ולאחר מכן הפליג שוב לאחד מממלי הנולף לטי-עינת מטען נוסף של נרעיינים המיועד לממל חיפה.

הרווחה שלנו, אף שעדיין לא עומדים לרשותם התקציבים המתאימים, עושים כיום, לדעתי, עבודה מצויינת. אם ימצאו להם את הכלים והתקציבים הדרושים, תהיה תרומתם טובה יותר ותשמש אף היא — בעקיפין — אחד הגורמים המדרגנים למשיכת כוח אדם."

דרושה מדיניות ברורה

לדעתו של רב חובל יוחנן כהן חייבת הממשלה לקבוע מדיניות ברורה לגבי הספנות הישראליות. לדעתו יש היום יותר אילתורים מאשר מדיניות ברורה. לי אישית אין עדיין מספיק נתונים כדי לקבוע מה צריכה להיות מדיניות הממשלה. כשאדע יותר ואלמד את הדברים, אציע מדיניות.

לדבריו מדיניות פרושה בראש וראש שונה הקר שוקים, איסוף וניתוח של מידע ותהיות בתחומי הכלכלה והספנות הבינלאומית. בהתאם לכך ניתן יהיה לקבוע אילו כלים יש לתכנן ולרכוש; האם לשים את הדגש על מיכליות, או על מכרזות ואניות גלנוע, ואולי להמשיך בהתארת צי אניות הצובר.

גם חברות הספנות אין היידע הנכון, המבוסס על מחקרים רציניים, לגבי מדיניות ההתפתחות שלהן. נראה לי שעד היום עבדו חברות הספנות שלנו יותר על אינסטינקט ותחושה. מאשר על מחקר שוקים מודרני ורציני. אך למען ההגינות אני חייב לציין שאותו אינסטינקט הוכח לא פעם כבריא וקולע למטרה. אבל בסדרי הגודל של האניות הניבנות כיום אי אפשר עוד להישען על אינסטינקט וכשרון טבעי בלבד.



רב חובל כהן מאמין בעתיד הספנות הישראלית כאחד המרכיבים הכלכליים החשובים של משק המדינה. הוא מאמין בנכונות של כל הגורמים לשידוד מערכת בתחום הזה ומקווה כי בתקופת כהן נתו כראש האגף ותוהו הדרכים הנכונות לקביעת מדיניות כוללת ומעמיקה לגבי עתיד התפתחותו של צי הסוחר הישראלי.

"אני חוזר ומציין כי עד כה נותנים לי לעבוד והעומדים בראש משרד התחבורה מושיטים לי את כל הסיוע הנדרש, תוך הבנה מלאה. האתגר שהצבתי לעצמי אינו קטן, אני מקווה ומאמין שאעמוד בו."

בתחום זה הוא, כידוע, בכלי רע, אף כי לדעתו המשאבים המצויים בארץ היו מספיקים לציוות כל האניות הקיימות כיום, אילו השכילו למשוך את כוח האדם, אילו טיפלו בבעייה בזמן הנכון ובצורה יעילה יותר. גם היום, כשהתדמית בקרב הציבור שלנו לגבי הימאי הישראלי והמקצוע בכלל אינה מן המשופרות, עדיין ניתן לעשות הרבה. הדבר דורש תקציבים טהאיים, שתלכס יופנה לפרסומת, תעמולה וכדומה. עד כה נעשה בשטח מעט מאוד, כמעט כלום. התקציבים העומדים לרשות הפרסומת בתחום זה הם ממש מגרזים. לא הממשלה ולא חברות הספנות הקדישו מספיק מתקציביהן לגיוס כוח חדש ולהכשרתו והתוצאות של הונחה זו ניכרות היטב. אשר לממשלה, אני יכול לומר כבר בשלב זה כי משרד התחבורה מכיר במחדל הזה וימצא ככל הנראה, התקציבים הדרושים כדי לעשות יותר בנידון. לחברות הספנות לא תהיה ברירה אלא להקצות גם מצדן סכומים נכבדים יותר למשיכת כוח אדם והכשרתו.

פנסיה מוקדמת

צעד חשוב לקראת הגברת מספר הפונים למקצוע הספנות ולהקטנת ממדי הנשירה עושה עכשיו האיגוד הימאי, — ממשין רב חובל יוחנן כהן — ואני מתכוון למאמצי האיגוד להשיג פנסיה מוקדמת לימאים. משרד התחבורה תומך בממנה הו ועד כמה שידוע לי קיימת בממשלה הבנה לנושא ויש נטייה לסייע בפתרונו. העיכובים אינם עקרוניים, כי אם כספיים, אך יש להניח שיימצא לכך הפתרון בזמן הקרוב. אין ספק כי צעיר, היודע שאחרי כך וכך שנות עבודה בים הוא יוצא לגימלאות כשהוא במיטב גילו והחיים עזיין לפניו — הספנות תקסום לו והוא יירתע פחות מן הקשיים ואי-הנחת המסויימת הכרוכה במקצוע זה. גם קיצור משך השנות מחוץ לבית לגבי המשרתים על אניות-גוד יהווה גורם הנורטל מעוקצי ההרתעה.

"בדבכד קיימת כוונה לפתח יותר את שירותי-הרווחה. לא תמיד יודעים הימאים להעריך את השירות הזה, גם במסגרת הנוכחית. קיים זילול מסויים בקיצינסעד, עד שאתה נוקט לעזרתו. אבל ברגע בו נזדקקת — אתה מגלה פתאום איוה מין מוסד חשוב וחיוני זה. שירותי

# ציונות הנדיב בישראל

מס', כשתנועת התיירות חזרה לאירופה ממלאת את תפוסת המטוסים. הבעיה הראשונה היתה מציאת שני רביי חובלים מתאימים, אשר יהיו בעלי נסיון וכשר לקבל לידם מיכליות ולהכניסן לפעילות סדירה. לצורך זה נבחרו שני רביי-חובלים

מיבצע שכרוכים בו מאמץ אדמיניסטרטיבי חריג, "מלחמת-עצבים" עם מחוגי השעון ומזגי-האוויר ותשבץ-ציונות מפותל, בוצע לאחרונה על ידי מחלקת הצוות של החברה בחיפה בהקשר לציוותן של שתי המיכליות החדשות, שנכנסו לשרות במסגרת אליים. ההוראה שקיבלה מחלקת הצוות אמרה, כי תוך זמן קצר וקצוב יש לצוות שתי מיכליות חדשות בצוות ישראלי מלא; מיכליות אחת תצפה לאנשיה בנמל ליסבון בפורטוגל ועל האנשים להגיע אליה תוך שבועיים מיום ההתראה; מיכלית אחרת תצפה לאנשיה בהירושמה שיפן ועל הצוות לקבל אותה תוך חודש מיום ההתראה.



צוות המיכלית במסיבת הפרידה לקראת שיטתם לליסבון.

## סתימת הפער על ידי קידום

גם בימים כתיקונם קיימים קשיים בלתי רגילים בציוות ישראלי של האניות הקיימות וכשמדובר בצוות ישראלי טהור, נראית המשימה כמעט בלתי ניתנת לביצוע, אלא אם כן אהה נוקט בהליכים חריגים.

במקרה זה נותר למבצעים זמן קצר למצוא את הצוות, להכינו לנסיעה ולהביאו ליעד עד לתאריך קובע.

עם קבלת ההוראה והמיפוסטים התחילו אנשי מחלקת הצוות במרוץ עם הזמן ובמאבק עם הבלתי-אפשרי: להפש אחרי אנשים מתאימים ולשכנעם לקבל על עצמם את המשימה; לסדר עבורם את כל הניירת הנדרשת; לדאוג לאמצעי תעבורה בתקופה קשה — לאחר ה"כריסט"

מנוסים ומהימנים — עמוס הכט ומרקו מוסקוס, את מקומם באניות, שהיו עד אז תחת פיקודם. הפשו בעלי סמיכות לרביי חובלים, שבהודמנות זו קודמו וקיבלו את דרגותיהם בפועל. לפי אותה שיטה — קידום בדרגה ועל ידי כך סתימת פערים שנוצרו — גוייסו מרבית הקצינים הבכורים שנדרשו לצוות את המיכליות והבאים אחריהם הועלו בדרגה ותפשו את מקור מותיהם. קצינים אחרים נלקחו ממאגרי החוף — כאלה שהיו בחופשות חוף, או בחופשות לימודים.

## דרוגים לא חסרו

לגבי הדרוגים היו הבעיות קלות יותר. ראשית, קיימת לסכת הימאים, שבמקרים כאלה עושה מאמצים מיוחדים



הצוות שפס ל'פאן על מנת להצטרף למיכלית החדשה.

(סוף בעמוד 16)

# צוֹעַר מְחֻפֵּיךְ

## רוצה להיות ימאי

ציקלוננו של מיכאל אינו עמוס רק תודות ותשבחות והתרשמיות חיוביות. הוא עמוס: כפי שכבר נאמר, גם ביקורת, לעתים גם צלפנית למדי. אך אין הוא שש לנפנף בה, להרחיב את הדיבור בשטח זה. ראשית, הוא מה שנקרא „חדש“; ואורח לרגע תמיד רואה כל פגע, שנית, אין הוא רוצה לפגוע באנשים מסויימים על האניה שעמהם הוא מפליג ואתם עליו להימצא בקרבה בהפלגות הבאות. ואין הוא רוצה להראות שחצן, ממורמר, ביקור־תן. חוץ מזה, הוא כבר יסתדר, אל דאגה. רק שזה תכל לו, כואב לו, שלא הכל נראה כאן כפי שראה בעיני רוחו בטרם הגיע ארצה, בטרם עלה על סיפונה של אניה ישראלית.

אני מוכן להגיד לך רק דבר אחד: ברוסיה היהודים כולם יחד, גוף אחד, חשבתו שפה, בישראל, כל היהודים יחד ועושים אחד בשביל השני הרבה יותר מאשר ברוסיה, ומצאתי על האניה שזה לא בדיוק כך.”

\* \* \*

הוא מבקש להניח לצדדים הללו. אינו רוצה לעסוק בביקורת, ממאן להוסיף ולהשמיע טענות. הכל יסתדר, הוא מקווה צריך להתרגל.

תכניותיו לעתיד ברורות. קודם כל לסיים את תקופת הקדטיות ותוך כדי כך להשתלט כראות על הלשון העברית. יש לו ספרים ללימוד העברית ולמזלו יש על האניה רק ימאי אחד המדבר רוסית. כך שכל היום עליו להשתמש בלשון העברית וזה מקדם אותו במהירות.

באמצע אפריל הוא יירד מהאניה וילך לעכו ללימודים. לאחר שלושה חודשים ישוב לאניה ואם הכל יילך למישרין, הרי שלקראת סוף השנה יזכה לסמיכות של קצין שלישי סיפון.

בינתיים, כקדט, הוא שרוי בעולם של לימודים. הוא מתקשה במקצועות מסויימים (100 בעמוד 13)

הוא בא מ„שם“, מרוסיה. וזה תמיד מסקרן. הוא בא מ„שם“ ועלה על סיפונה של אניה ישראלית להיות ימאי ישראלי — וזה מסקרן שבעתים.

שמו מיכאל בוסלאיב. הוא גבוה. פה ושם תוכל לגלות בפרצופו קווים כמו־סלביים. יש הרבה בעגתו ובמנגינת־דיבורו מהשפה שהיתה שפת היום־יום שלו.

במלוא הרצינות. אם ימשיך כך, צפוי לו קידום מהיר ביותר. מיכאל הוא בן 24 ולא רץ הגיעה ישר מריגה. זה קרה במאי 1969.

בריגה למד מכונאות בטכניון. האמת כי כבר שם, ברוסיה, רצה להיות ימאי, חלם על מעמד של קברניט אולם, „מי שיש לו קרובים בחו״ל אינו יכול להיות שם ימאי. ויחכן שיהודי בכלל לא יכול להיות קפטן. וגם לא ימאי בצי הסוחר. זה אני לא יודע בדיוק מכל מקום, קרובים בחו״ל היו לי, לכן ידעתי שאין לי כל סיכוי להגשים שם את חלומי.”

\* \* \*

שנה לפני הצליחה לצאת משם ולעלות ארצה אמו. הוא בא בעקבותיה ונכנס ישר לאולפן „עציון“ בירושלים. בחמשת החודשים ששהה שם רכש את הבסיס לשפה העברית. מה שרכש מכאן ואילך, בכוחות עצמו רכש.

לקראת סיום האולפן החל מטפל בענין כניסתו לצי הסוחר הישראלי. הנה, ניתנה לו הזדמנות להגשים חלום ישן.

„עזר לי מאוד צדוק אשל מהחבל הימי לישראל. והיה מה לעזור. מפני שהייתי זקוק להרבה ניירות ולהרבה סידורים. כולם עזרו לי והשתדלו בשבילי. אני מוכרח להגיד שבכל מקום קיבלו אותי יפה. באתי לחברת אליים, רשמו אותי והבטיחו לי שאעלה על אניה. יומיים אחרי שסיימתי את האולפן כבר עליתי בחיפה על המיכלית והפלגתי בתור קדט. הקפטן של המיכלית, זאב קראוס, קיבל אותי ממש פנטסטי וזה עזר לי מאוד להתאקלם על האניה.”

אבל הוא מדבר גם עברית. עברית לי גמרי לא רעה. יש בה הרבה מאמץ, הרבה השתדלות, הרבה מאבקים עם אוצר דל מדי, עם כוח להרכיב משפטים באורח שלא הורגל אליו. אבל היא מספיקה לו, העברית, כדי לנהל שיחה איטית, כדי להשמיע לך ברורות ממה התרשם כאן ועל האניה, ומה מעיק עליו.

\* \* \*

כן, מעיקים עליו דברים. יש לו עינים פקוחות והן רואות היטב. יש לו ראש על הכתפיים והוא מהיר תפישתו. הוא חד ורגיש. וכדרכו של כל חולם, הנפגש עם המציאות — ישנן אכזבות, ישנן תמיהות וקיימת אפילו התמרמרות. לא התמרמרות תהומית ומתסכלת. היינו אומרים — התמרמרות ביקורתית; התמרמרות של התפתחות בטרם הסתגלות.

הוא בא מ„שם“, מרוסיה, והביא עמו מטען מסויים של ידע, של בטחון עצמי. אם ציפיתם לפגוש אדם חיוור ונרגש רי נפחד כלשהו; אם חיכתם שיתייצב בפניכם בן־דמותו של אסיר, אשר נלחץ מכלא ממושך ומכניע — מישחו רצון, תוהו, מלא טענות וביקורת על כולאיו — תתאכזבו.

כי מיכאל בוסלאיב הינו גבר חייכן, מלא הערכת עצמו, אינו מתרגש מעברו ולא חושש מעתידו. יש לו ראש על כתפיו — והוא יודע זאת. וסומך על הראש הזה.

\* \* \*

מיכאל בוסלאיב הוא קדט סיפון על אהת המיכליות שלנו הממונים עליו אומ־רים: בחרו לענין. יש לו סיכויים להיות ימאי מעולה. מתייתס לעבודה וללימודים

# למה לסכן את חייהם של הנתבים על ידי סולמות גרועים?

מאת ו. ל. ד. ביילי



מאמר זה מסביר את הסכנות הגדולות והולכות הצפויות לנתבים במילוי תפקידיהם. קיים רושם שיטני זלזול עקשני ממש בנטיחותם. המקרים המתארים באיזו מידה מסכנים את חיי הנתבים מטעימים את הצורך לשפר את רמת הבטיחות. הנתבים הבריטיים טוענים שהם מוגנים במידה מספקת על ידי תקנות הצי המסחרי (סולם הנתב) משנת 1965. הרגשתם היא שאינם זוכים לתמיכה וליעוץ שהם ראוים להם מצד משרד משרד המסחר. הם מגדירים את התקנות שנועדו לתת הגנה כלשהי כמעורפלות ודומשמעיות מדי.

הנתבים מדברים עדיין על תאונה שקרתה לאחד מעמיתיהם אשר נפל לתוך הים מסולם של אניה אשר לא היה צמוד כראוי. הוא ניצל כשהוא סובל מתשישות ואפיסת כוחות. אבל יכלה גם להתרחש טרגדיה. נדחתה טענת האחריות כאשר הוגשה תביעה נגד הבעלים. התקרית הובאה לידיעת משרד המסחר, אשר הסתמך, לדברי הנתבים, על החקירות שבוצעו על ידי רשויות האניה והביע את דעתו כי לא היתה כאן הזנחה. אומרים כי הנתב לא נתבקש לחוות את דעתו. בסופו של דבר בא הנתב על סימוקו, אולם לדברי הנתבים, רק אחרי איום בסכסוך. ציר הפרלמנט מסייעת השמרנים אלברט קוסטיין הגיש הצעת חוק פרטית בקשר למקרה זה בדבר בטיחות הסולמות באניות. למשרד המסחר הבריטי ניתנה הזדמנות לתקן את התקנות הנוכחיות לפני הבאתו לקריאה שניה. על עניין זה מדובר במאמר זה.

מדוע מחובר הסולם אל חלק מסלסל של המע"ק סמוך לחלק מסלסל אחר ומשתמשים בסולמות חוקים? יהיה זה קל ובטוח יותר לחבר את הסולם אל משקולת קבועים ולפתור את השי"ט. היכן חגורת ההצלה והכבל?

מאז אמצע שנת 1965 נמסרת חוברת לקברניטי האניות המגיעות לנמלים שנתי-ביהם היוס חברי איגוד הנתבים האירופי. חוברת זאת מונה לא רק את הדרישות החוקיות המחייבות קברניט אניה לספק אמצעים בטוחים ונאותים לנתב לעלות או לרדת מעל אנייתו, אלא מכילה גם כמה המלצות מעשיות, העשויות לשפר בהרבה את הבטיחות של פעולה מסוכנת זאת. גם טרייני האוו" (רשות המגדלורים הבריטי) פירסמה הודעה לימאים בכמה שפות המבטיחה על חוברת זו.

אולם הבטיחות בסולמות הנתבים עדינה לקויה. התקריות הכמות הרחשו באיזור אחד בלבד וכולן פרט לאחת קרו תוך השי-נתיים האחרונות. הגורם המשותף שלהן — זלזול וקלות דעת.

המקרה הראשון: על מיכלית אמריקאית נית "טי 2" עלה נתב במענן כדי להעבירה אל המבדוק. שעה שנמצא במחצית דרכו למעלה, נשטטו שני החבלים הצדדיים של הסולם מבין ידיו ורגליו. הוא נשאר תלוי בידיו. למזלו היה זה נתב צעיר ורזי והוא הצליח להעמיד את רגליו על החלק



לא ארוכה הדרך לטפס, אך שימו נא לב לזבזב החיכוך הזה. נתבים אמריים שיש לאסור אותם.

(909 מעמ" 12)

בגלל העברית הבלתי מספקת. כמובן, כאשר הדברים אמורים במקצועות כמו מתמטיקה, אין לו כל בעיות והחומר נקלט בקלות ובמהירות. מכל מקום, הוא ביקש מהבר ברוסיה שישלח לו ספרים מקצועיים ברוסית. אולי זה יקל עליו.

מיכאל חותר להיות רב-חובל הוא ישתדל לעשות זאת בוסן הקצר ביותר. בכל מה ששייך לצד התיאורטי, הלימודי אין הוא חושש. שכן, הוא לומד בקלות. מאז ומתמיד היה תלמיד מצטיין שלא הוצרך במאמציי יותר כדי לקלוט את החומר. לפיכך הוא גם משתעשע ברעיון הנראה לנו די נועז: ללמוד באופן מקביל מכונאות ולהיות בסופו של דבר גם קבר-ניט גם מכונאי ראשי. הוא עדיין לא בחן את האפשרות הזו מצדה הפראקטי ואין הוא להוט להתחיל ב-"תרגיל" הזה מיד. בינתיים זו מחשבה שנעים להשתעשע בה. אך אין המשימה הזו נראית לו כבלתיאפשרית. לדעתו יש בכוחו ללמוד את שני המקצועות בעת ובעונה אחת, שכן הוא לומד "קל".

כך או אחרת — מצדנו אנו מאחלים לו הצלחה מלאה.



יותר לוליינות דרושה כשקיים מעקה אחד בלבד, וסולם חוקקים זה אינו בטוח כראוי.

עבודתם בערב הקודם. מול שלא ירד גשם במשך הלילה.

**המקרה החמישי:** נתב עלה מתוך ספרי נתו על מיכלית נורווגית שעמדה להפליג. הוצמד כבר סולם בצד הפונה אל הים. השלב התחתון נמצא במרחק הנכון מן המים. אם כי הנתב לא יכול היה לראות איש על הסיפון הציג את רגלו על הסולם. לרוע מזלו היה זה הסולם שמשמששים בו כדי להעביר את הנתב במצב של מטען מלא, והוצא מתוך המים כאשר הטעינו את האניה. בעמדו על הסיפון, רטוב עד לשיד עצמותיו, נשבע הנתב שלעולם לא יטפס עוד על סולם שאין עליו איש, אך טענה כזאת של רשלנות יש להשמיע כלפי האניה על שהשאירה סולם תלוי בצד האניה.

**המקרה השישי:** אנית משא אמריקנית קלה מאד מסוג „סי 3” הגיע אל סירת הנתב. סולם הנתב, באורך כ־30 רגל, היה צמוד על צידה הפונה לנמל. הוא היה מורכב משני סולמות נפרדים מחוברים יחד בלי כל מפרס לכל אורכו. עכשיו מודה הנתב כי לא היה שפוי בדעתו כאשר שם את רגלו על סולם שכזה. אך עלה על הסולם, החל מתנדנד למרחק של שלושה עד ארבעה רגל מצד האניה והסולם החל להסתובב.

כשנמצא במחצית הדרך, הגיע למקום

לנתב נאמר כי אי אפשר יהיה לעשות זאת עד אשר ייקראו כל המלחים, מכיון שרק מלח אחד נמצא במשמרת והסולם כבד מכדי שיוכל לטפל בו לבדו. הסולם הוצמד על ידי משמרת היום לפני שסיימו את



בשביל נחב גידם החזקת שיווי משקל מסוכנת תהיה דרושה בראש מעקה האניה. ביחוד אם האניה בתנועה. האם כה קשה הדבר לקבוע פצים נוסף?

הנותר של הסולם. כאשר הגיע לגשר התלוי נן באזני הקברניט, והלה נזף בחובל. החובל החל נוזף ברב המלחים אשר הביא סולם חדש ולכן מן המחסן.

**המקרה השני:** נתב הושט מספינת הני תבום אל מיכלית עמוסה. הכל נראה יפה ממבט ראשון. הסולם היה קשור במקום המיועד לו כשהעליה לספון מהסולם נוחה. הסולם נראה נקי וחדש ומלח עמד בספון מוכן עם חבל זריקה. הנתב הציג את רגלו על השלב התחתון של הסולם, ומצא את עצמו כעל מוכות דיווט. ככל שטיפס במהירות „התפורר” הסולם מתחתיו עד אשר הצליח להגיע לגשר. התנצלותו של היטאי כאשר הנתב הגיע לגשר היתה: „מצטער, נתב; בדיוק אחד המקרים היי אלה! ההסטוריה אינה מספרת מה אמר אחר כך החובל.

**המקרה השלישי:** נתב בעל גוף הושט מספינת הנתב לאניית נוסעים יוונית גדלה. הסולם הורד מאחת הדלתות שם חיכתה לו ועדת קבלה מורכבת מקצין ושלושה מלחים. הסירה הגיעה אל דופן האניה, אך נסתבר כי השלב התחתון של הסולם גבוה מכדי שהנתב יוכל להגיע אליו. אחרי הרבה צעקות ותנועות ידיים הורד הסולם במידה הדרושה. הנתב עלה על השלב התחתון והחל מטפס. הוא הגיע עד השלב העליון ונוכח לדעת כי מפתח הדלת נמצא בגובה חוהו „מה יהיה עכשיו?” שאל „אהא” אדון נתב, שני מלחים גדולים ירימו אותך תחת זרועותיך.”

אין להתפלל שהנתב דחה את ההצעה וחזר לספינת הנתבים, שם שוחח עם האניה באלחוט. הקברניט נתבקש לספק סולם מתאים, או להטיל עוגן שתהיה אפשרות להשיג סולם כזה מן החוף. סופק חיש מהר סולם חדש, והתנצלויות ניתכו בשפע על ראשו של הנתב. האניה שקעה בירכתיים במידה רבה יותר מאשר כרגיל, והרווח (Freeboard) הספיק כדי שאפשר יהיה לוותר על הסולם הרגיל. אבל איש לא נתן את דעתו על כך לפני כן.

**המקרה הרביעי:** מיכלית בבלסט נושאת דגל בריטי עננה בשעות המוקדמות של בוקר חורפי אפל. ארבעה השלבים התחתוןיים של הסולם נגרו בתוך המים. לקצין המשמרת שהגיע לסיפון נאמר ע”י הנתב כי למרות שאין סכנה לעלות על האניה העוגנת, יקשה הדבר על הנתב בעזרת הסולם הנגרר אחורנית. הוא נתבקש איפוא להרים את הסולם מעל למים.



הנתב הגיע בשלום אל הסיפון של הסירה, אך השלב התחתון של הסולם עומד להישרד. האנ יחליפוהו לפני שינסה הנתב לעלות בו, אולי בחסכה ?

גבי הצבע או הלכה. יש לאסור על שלב מתכת, שרשראות או חבלי ניילון. החומרים היחידים שיש להשתמש בהם הם עץ, חבלי ניילון (בשביל המשת השלבים התחתונים).

מפרסים: חייבים להיות רחוקים זו מזה לא יותר מ-10 מ' רגל.

בטנז אויר מתחת לאפס: יש להחזיק את הסולם במקום יבש ולתלותו רק כאשר סירת הנתב מתקרבת, ויש להורידו מן לאחר עליתו של הנתב.

כיצד להבטיח את הסולמות: יש להצמיד את הסולם לטבעות מתכת מולחמות במ יוחד על הסיפון בקירבת צידי האניה.

כיצד לעבור בשלום מראש הסולם א האגיל: רצוי השימוש בבלת הנפתחת כלל

למולו של הנתב לא נגרמה לו גם כל פגיעה, למרות שהיו כאן כל האלמנטים לטרנזיה. רשלנות עולה בחיי אדם, ואילו נהגו האניות בהתאם לתקנות, היו חיים של הנתבים בטוחים יותר.

אניה העושה נסיעה הלך ושוב מנמל הבית שלה לנמל אחר בלבד משתמשת בסולם הנתבים שלה לפחות ארבע פעמים. לפיכך איני מתנצל כאשר אני מבקש מקברי ניטים, קצינים ובעלי אניות לקרוא את התקנות פעם נוספת, — ואנא, לנהוג לפיהן.

ואלה הן ההמלצות הכלולות בתקנות:

שלבים: המשטח עליו דורכת הרגל חייב להיות מחוספס כדי למנוע החלקה. אם נצבע או נמרח בלכה, יש למור חול על

החיבור של שני חלק הסולם ועבר עליהם בקושי. כאשר הגיע לראש הסולם, לא מצא שם כל מקומות אחיזה להחזיק בהם ונפל בכל כובד גופו על הסיפון. הוא ספר עד עשר כאשר הגיע לחדר התנה ואז החל להוכיח על פניו את הקברניט. הלה רגז וצויה לקרוא לחובל ולרב המלחים ממיטת-תימה (הדבר היה בשעה 2 אחר הצות) ואמר להם במלים חד-משמעיות כי לפי הוראותיו יש צורך בסולם נתב מלא, מצויד כראוי במפרסים כל תשעה רגל. החובל ידע על מציאותו של סולם כזה במדור המלחים, מדוע איפוא אין משתמשים בו? רב המלחים אמר כי הוא כבד מדי בשביל המלחים. קל יותר לחבר יחד סולמות קצרים יותר.

המקרה השביעי: מיכלית ענקית בת 250,000 טון הגיעה לתחנת הנתבים בשעות הקטנות של הבוקר. היא פרקה כבר חלק ממתכנה. גופה החפשי היה עצום, אך בכל זאת סופק לה סולם נתב מיכני.

הנתב הגיע סמוך אליה בסירה מהירה, טיפס על הסולם כשתרמיל הלילה שלו קשור על גבו, והמנוף החל את מסעו כלמי מעלה. באורח בלתי מובן לא חיקתה הסירה כדי לראות אם הנתב הגיע בשלום לסיפון המיכלית, אלא שעשתה את דרכה במהירות לתוך הלילה.

במחצית הדרך על צידה של האניה הענקית חדל המנוף לפעול. למולו של הנתב אין המנוף יכול „לחזור בו“, אבל לא היה גם במנוף זה כל אמצעי חרום להפעלה ביד. הקצין המפעיל את המנוף נאלץ לקרוא מלחים שהיו עסוקים בתפי קידים אחרים כדי שיוציאו מן המחשנים סולם נתבים רגיל.

כל זה נול זמן. מטעמי שייט נאלץ הקברניט לשנות את הכיוון, ואמצעות האניה היתה נתונה לחסדי הרוח והים, כשהנתב מתנדנד כמטוטלת, מתנגש בדופן האניה ונרטב עד עצמותיו. הרוח היתה בעצמת 6/7.

הוא היה תלוי שם במשך 20 דקות עד שהורד אליו סולם — אך המרחק היה רב והסולם לא היה נוח. הנתב נאלץ איפוא לעבור לסולם נתבים רגיל ולטפס את 25 הרגל הנוותרים עד לסיפון.

למולו היה אדם זריז. אילו נפל לתוך המים מן הסולם, לא היתה כל סירה בסביבה כדי לשמותו. מוסר השכל הוא, כמובן, שצריך להימנע מליטמם סולם נתבים רגיל לשעת הצורך.

## ציוות המיכליות

(סוף מעמוד 9)

לעזור בפתרון הבעיות. שנית, כשיש טיסות קוסמות, כמו לליסבון והירושמה, כשבדרך ניתן לערוך טיולים קצרים ומ"עניים במקומות שונים כמו "היריס", חולפת השמעה חיש מהר וכמו מתחת לכני האדמה מופיעים הימאים הנדרשים. במקרה זה הבעיה היא לנפות מתוך הקופצים הרבים את הימאים הרציניים, אשר יש בטחון כי יוסיפו לשרת על האניה גם לאחר הגיעה ארצה.

ההכנות נעשו בקדחתנות. דחקה בעיקר המיכלית שהצוות הישראלי אמור היה לקבלה בנמל ליסבון. הצוות גוייס וגובש, סודרה הנירת והוחל בהטסת האנשים לאירופה. תוך כדי קיום קשר טלפוני עם הסוכנים, אשר צריכים היו לקבל את האנשים ולדאוג להמשך דרכם. כאן נכנס למלחמה, "גנרל תורף", כתוצאה ממג אויר קשה שובשו זמני הטיסות וההגעות, הוחמצו מיפגשים בין נציגי החברה בחו"ל לבין ימאים שנשלחו מהארץ. מחמת של"גים כבדים שובשה גם הגעתו של איש המשרד בחיפה, אשר היה צריך להיות ב"ליסבון.

כארץ היה, אמנם, מזג האויר טוב, אך גם כאן לא חסרו "צרות". אחד מה ימאים, למשל, הכניס את מעילו לתוך המזוודה חו עלתה לבטן המטוס בלח, כשבאהד הכיסים מצויים דרכונו ונירר תיו של האיש. את המזוודה לא ניתן היה להחזיר וכלי נירות אין עלות על המטוס. הימאי נאלץ להשאר לפי שעה בארץ ולאחת האניות בחו"ל נשלחה הור"א הכולה להוריד בנמל הקרוב ימאי כתפקיד זהה ולשגרר מיד לנמל ליסבון.

ואז, לאחר שהתגברו על כל התקלות הצפויות והבלתי צפויות, התברר כי כ" תוצאה משלגים כבדים, סגור נמל האויר של ליסבון... למיטב המזל הוא נפתח הורה לתנועה כעבור יומיים.

בסופו של דבר הגיעו אנשי הצוות ה"חדש למיכלית החדשה בזמן — הן לנו שציפתה להם בליסבון והן לנו שציפתה להם בהירושמה.

וכמו שאומרים הליצנים: אנשי מחלקת הצוות בחיפה היו עייפים, אך מאושרים...



ממבט ראשון נראה כי הסולם הזה בסדר, אבל התכוננו וא במרחק בין השלביים במקום בו מחוברים הסולמות; בממדי הפזקות והסביבוליים המונעים החזקה נאותה בין שני השלבים; במעקה על סולם החוקים ולא על הלבוזת.

ספינות קטנות עם מבנים אחוריים שסיפון הראשי עלול להשטף על ידי הנלים ברוב המקרים כאשר עולה הנתב, או שמעי קות צדדיהן נמוכות מסירת הנתב חייבות להצטייד במשטח עליה בכל צד של החלק הקדמי של המבנים. ובנובה של סיפון המבנים.

צריך שאל המשטחים תהיה גישה נוחה מהסיפון העליון ושצוידו במעקות כשאלה מן הצד החיצוני יהיו מטלטלים. יש גם להתקין פירוולים להצמדת סולם נתבים, למקרה הצורך.

כאשר משתמשים בסולם נתבים יחד עם רציף עליה, צריך שהשלב העליון של הסולם יימצא בצד החיצוני, לא פחות מ-12 אנצים ולא יותר מ-15 אינצים מתחת לרמת הרציף, וחבלי הריתוק של הסולם חייבים להיות צמודים לפחות 3.5 רגל מעל לרציף כדי לתת נקודת אחיזה לנתב המשי תמש ברציף.

מים. אם לא הותקנה כל דלת, יש לצייד את צדי האניה ב"

1 שני פנימים Stanchions או מטילי פלדה העוברים דרך דופן מעקה האניה או דופן פלדה אחר מולחם בצדי האניה; או יהיו נתונים במצמדות מולחמות בסיפון.

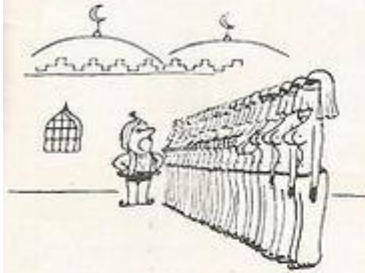
2. יש צורך להתקין ממש מול סולם הנתב מדרגות ניידות קבועות אל צדי האניה על ידי שני קרסי פלדה.

סכנה: פנימים קבועים אל הסולם הר"גיל הנם מסוכנים. יש צורך לזכור, כי בשעת ההטענה צריך שהנתב יהיה מסוגל לעבור בשלום ובצורה נוחה לתוך האניה או אל סיפון האניה.

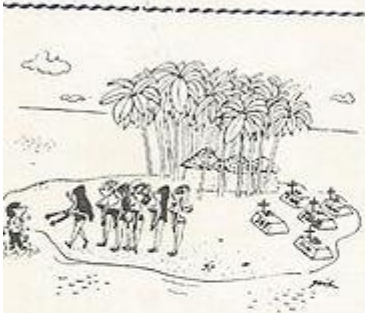
מוכן לשימוש: חבל צמוד כראוי וככל בטחון; חגורת הצלה מצוידת באור בעל הצתה עצמית.

יש צורך לדאוג לכך שסולם הנתב יהיה תלוי הרחק משפכי המים ובמקום בו ניתן להעניק את מירב המחסה לסירת הנתב.

# בראי עיקום



לחזיה שור !!!



תעודות סמיכות נמסרו לאחרונה ליטאים הבאים:

ארנון קוריס — חובל ראשון  
 לדויג קלר — חובל שני  
 רובין אפרים — חובל שני  
 היתרי הפלגה הוצאו ליטאים הבאים ע"י  
 משרד התחבורה:

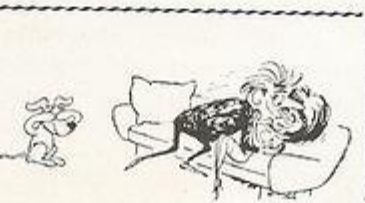
דן רוזנפלד — חובל ראשון  
 אמנון בנקל — חובל שני  
 בובן מאיר — חובל שלישי  
 גלזברג אפרים — חובל שלישי  
 מיון אברהם — חובל שלישי  
 סמריאס יצחק — חובל שלישי  
 אברהם יפוח — מכונאי ראשון  
 יהודה בלות — מכונאי ראשון  
 דוד ליפקינד — מכונאי שני  
 צבי שמואלי — מכונאי שלישי  
 נח ביצר — מכונאי רביעי  
 חדד אסקנדר — מכונאי רביעי  
 ישראל כרמל — מכונאי רביעי  
 מרדכי מוסקוביץ — מכונאי רביעי  
 רמאל קורבלניק — מכונאי רביעי

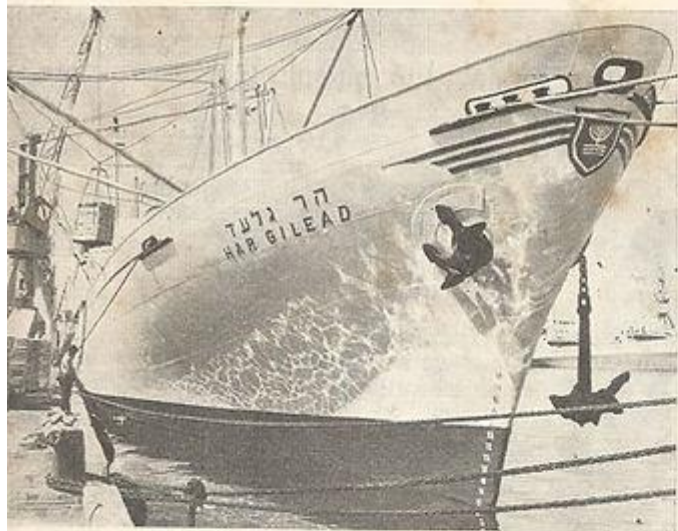
# מגדלון

לרב חובל פיליפ עירון לקבלת הפקוד על א/מ „הררמון“ —  
 מה לחי!  
 למכונאי ראשי משה גרופר להתמנוי-  
 תו למכונאי ראשי על א/מ „הר-  
 כנען“ —  
 ברכת הצלחה!  
 לודו אוברלנדר ברכות להעלאתו לדר-  
 גת כלכל ראשי.

# אלת טאה

לורדס אילן להולדת הבן  
 לבן אבו שלום להולדת הבן  
 לאברהם ברכה להולדת הבן  
 לפינטו הנרי להולדת הבן  
 לבנימין ברוך להולדת הבן  
 ליהודה בלוח לנשואיו  
 להרבסט אדם לנשואיו  
 לנוה דוד לנשואיו  
 לאברהם שאקי לנשואיו  
 למרדכי ריטר לנשואיו בתו ולבר מצוה של  
 בנו





El-Yam snow-white reefer ships called this winter at their home port and loaded sun-ripened golden oranges to chilly Europe.

אניות הקירור הצהורות של "אליים" נקדו החורף את נמלי הבית בישראל וטענו את פרי השמש, התמוזים שלנו, לאירופה הקרה.

# EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL  
OF "EL YAM"

No. 34

Spring 1971

Printed in Israel