

אפריל 1972

• ניסן תשל"ב

• גליון מס' 38

•

עתון לימנהי ועובדי "אלי"ם"

העל יומנו

80308
33

מ

131101

057730296



נתיבים וחוקים

א/מ "ערד" תפרוק בנמלי בלטימור, נור מולק וווילמינגטון מטען מלא שכ אשר לנ בתפוזות שהוטען באשדוד ולאחר מכן תפליג ליעד שטרם נקבע.

א/מ "הריאדיר" הפליגה מפורט אדלנד ש באוסטרליה ליעד שטרם נקבע.

א/מ "הריבשן" תטען באחד מנמלי ניו זי לנד מטען בקרוק המיועד לאירופה הצפונית.

א/מ "הריבוק" תטען בנמלי סנטוס בוי נוס איירס ומונטיבידאו מטען בשר ש יפורק באשדוד.

א/מ "הרינען" תפרוק בנלסו שבסקוטלנד מטען גרעינים שהוטען באיסט לונדון שבדרום אפריקה. לאחר מכן תפליג לנולף לקבלת הוראות.

א/מ "הריכרמלי" לאחר סיום פריקת מטען היטה בוונצואלה תפליג ליעד שטרם נקבע.

א/מ "הריסטל" הטעינה בוונקובר שבקי נדה מטען גרעינים בתפוזות שיפורק באחד מנמלי איטליה.

א/מ "הריגלבו" לאחר סיום פריקת מטען גרעינים בוונצואלה תפליג ליעד שטרם נקבע.

א/מ "הרימירון" תטען באוסטרליה מטען המיועד לאירופה.

א/מ "הריסיני" לאחר סיום פריקת מוצרי פלדה בנמלי החוף המזרחי של ארה"ב והנולף תטען באחד מנמלי הנולף מטען מלא של גרעינים בתפוזות ה מיועד לחיפה.

א/מ "הריתבור" לאחר סיום פריקת מטען טים בקרטנה שבספרד הפליגה להמפי טין רודס.

א/מ "תליאביב" תטען באחד מנמלי ה גולף מטען גרעינים בתפוזות המיועד לחיפה.

לכל העובדים באוניות הודעה חשובה ממשטרת ישראל

כל ימאי חייב לדאוג שתהיה לו תמר נה לשם הוצאת רשיון חוף קבוע. לא ינתן רשיון חוף לימאי אשר אין ברשר תו הצלום.



מה נשמע?

אל כל הימאים.

לאחרונה קיבלנו הרבה תלונות על אי שימוש בצידו מגן באניות, למרות שה ציד נמצא באניה, המדובר במיוחד: בנעלי בטיחות, הגורות בטיחות, קסדת מגן, קונכיית וכד'.

אנו חוזרים ומוכיחים כי השימוש בצ יוד מגן בטיחותי הוא חובה, וכולל בחר זה העבודה בין החברות לבין האיגוד. ברור לכל כי התחייבות האיגוד מחייבת כל ימאי החבר באיגוד זה.

משרד התחבורה הודיע לנו כי אי שימוש בצידו הנ"ל מהווה הפרת משמעת וכל מה שכרוך בכל הפרת משמעת אחר רת על האניה והנרשם ביומן הרשמי של האניה.

מטרת צידו המגן הוא למנוע ממך תאונות וסבל מדוע שלא תשתמש בו?

אל הקצין האחראי, על ארגון התרופות.

ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסר חר הישראלי חידשה לאחרונה את אס פקת טפסי תאונות לאניות, טפסים אלו מספקים לנו את האמצעים והדרכים להי לחם בתאונות העלולות להיגרם לך ולכל אחד מחבריך באניה, אך ורק אם תשתמש בטופס זה לדווח על כל תאונה אשר עלר לה לקרות לדאבונו באניהך.

אנא, דווח לנו על כל תאונה ולו הקד לה ביותר ע"י מילוי טופס התאונה ושליח תתו אלינו.

אנו מאהלים לך כי לא תצטרך להש תמש בטפסים אלו כלל.

בכבוד רב,

ר/מ מ. אקדיש
יו"ר הועדה

את מיטב איחוליה לכל עובדיה, כים וביכשה, ומאהלת להם בילוי "סדר" נעים בכל מקום בו יסבו אל שולחן ההג.

העורך

לימאני אלול

באהת מאניות אליים קרתה זה לא מכבר תאונה, אשר רק כדרך נם לא גרמה לאבדן חיים. תוצאותיה נסתכמו בנזקים כספיים של רבבות דולארים. סיפור התא. נה מתחיל כמי כונאי משמרת, אשר קיבל לידו את האחריות על הדר הבקרה מירי קוד מו ללא כל בדיקה, בניגוד לאמור בנהלים התקונים. זמן קצר לאחר מכן שם את לבו לעובדה כי הלהיך כדוד הקיטור נמוך. ללא שהיות הורה להגביר את ההפקה, כדי לקבל יותר קיטור. משלא השיג את התוצאה הרצויה ורק כאשר נוכח כי כמקום הנכרת הלהיך התוצאה היא דווקא ירידתו, החליט לערוך בדיקה ממשית יותר, דבר שהיה צריך לבצע מיד עם קבלו את האחריות כחדר הבקרה מירי קודמו.

או אז נוכח לכהלתו שהודו ריק ממים ושהמשך הסקתו כמצב כזה גרם לשריפתו.

כיום אין תועלת רבה בנסיון לקבוע בצורה מוחלטת אם עובדת היות ה דוד ריק ממים ושריפתו כתוצאה מכך התחילה לפני הולופי המשמרת או אחריה. מה שכרוך הוא, כי אילו היה מקבל המשמרת ער לנהלים ולנוה גים ולא מולול בהם מתוך שיגרה ועודף כמחון, היה הסקרה הוה נמנע. הקצין האשם כמה שקרה אינו אשם רק בנרימת נזק כספי עצום. הוא אשם גם בכיכון חייו ואולי חייו הם של ימאים אחרים שכן דודי קי טור ומיכלו להיך צוברים בתוכם כמות עצומה של אנרגיה, אשר כהשי התררה כבת אחת היא עלולה לגרום נזק הדומה לנזק שגורם מטען הבלה גדול.

הכאנו כאן סיפור זה במטרה כרו רה להתרוע מפני זילזול ו"קיצורי דרך" בנהלים ונהלים שנועדו להגן על שלומך והיך ועל הציד והרכוש היקר המופקדים בידך, תוך אמון מלא שאתה ראוי לכך. צידו ורכוש זה שנויים מיליונים רבים. השחתתם והרי צאתם מכלל פעולה, פרט לנזק הכספי הישיר, גורמים לשרשרת של הפס דים ונזקים נוספים בתחומי לוחות זמנים, תיפעול יעיל וכדומה. שמירת הנהלים והקפדה על מצוות עשה ואל תעשה בשעת העבודה הם העי רובה הטובה ביותר למניעת נזקים, פגעים ואסונות.

אנא, שן זאת לעצמך.

*

עם פרום חג הפסח משגרת ההכרה



לאחר
3 שנות
לימוד בבי"ס
"מבואות-ים"
סיימו
לאחרונה



14 מחניכיו
תקופת
הנשרה
ביס על
א/מ
"תל-אביב"



הטבריס לתצלומים:

למעלה

עומדים: מר י. רקנאטי, ר/ח קוסלביץ; יושי
כיס: ר/ח א. שפיגלטון, מר פאיינס, מנהל
מבואות-ים, ר/ח עמוס הכט, מר צבי פינק;
וכן כמה מן הצוערים.

כאמצע

מימין לשמאל: מר יסטוב — מדריך חברתי,
מר חלבין — מנהל מחלקת כח'אדם באגף
הספנות, ר/ח בכיר י. כהן, מנהל אגף הספנות
והנמלים, מר י. גזית — מנכ"ל רשות חינוך
ימי, מר י. רקנאטי ומר פאיינס — מנהל
מבואות-ים, ר/ח א. שפיגלטון — משרד
החינוך והתרבות.

למטה

מסיימי הקורס מחזיקים בידיהם את הספר
"ספר היס" שניתן להם עם סיום הקורס.

לאחר השבת נסעתי לחיפה. נפגשתי עם חבר מהודו והוא הביא אותי למשרדי „צים“.

לא נותנים להכנס לנמל „לחברה אליים הגעתי לגמרי במקרה. זה היה כך: לאחר שתהו על קנקני במשרדי צ״ם, שלחו אותי לדבר עם אחראי כלשהו שנמצא אותה שעה בתוך הנמל. בשער הנמל לא נתנו לי להכנס והסבירו לי שכניסתי לנמל תותר רק לאחד שר שאביא להם אישור מתאים ממשרד התחבורה. לא היה לי ברירה והלכתי למשרד התחבורה. הגעתי שם לפקיד אחד והוא החל לחקור אותי, עד ששאל: האין זה אתה שלמדת אלחוט בבומביי והתכתבת אתנו? התברר כי אותו פקיד הוא אשר עמד אתי בקשר מכתבים, כאשר פניתי מבומביי אל משרד התחבורה לדרוש מה סיכויי לקבל מהם עבודה על אחת האניות הישראליות. הוא שמח מאוד לפגוש אותי וסיפר לי כי עד כמה שהוא יודע מחפשת חברה אליים אלחוטאי להפיל לגה קרובה. בו במקום צילצל למשרדי אליים בחיפה ושלה אותי לשם.

את פני קיבל איש מח' הצוות. עשרה ימים לאחר הפגישה אתו כבר הייתי במטוס בדרכי לניר-יוזק, כדי לעלות שם על „הר-סיני“. זה היה באוגוסט 1968.

בינתיים — ממשיך

„חדש ימים שרתי כקדט אלחוט ול-אחר מכן נתמנית כאחראי יחיד. לאחר 14 חודשים חזרתי ארצה בפעם הראשונה ונטלתי חופשה ארוכה כדי לנסוע להודו לתשל סופית את ענייני באותה הודמנות נשאתי לי שם אשה וחזרנו ארצה. כמובן שמיד התייצבתי במשרדי אליים והעלתי אותי על „הנבר“. לאחר מכן העברתי ל„הר-סיני“ עליה אני משרת עד עצם היום הזה.

„שבע רצון? פחות או יותר. העבודה בסדר גמור. היחס על האניה? תלוי עם מי. ענין של בני אדם ואופי. מאחר ו„הר-סיני“ היא פחות או יותר אניית קה, החי יים אינם קשים. יש לי כבר שני ילדים ובית בכפר-אתא וכמובן שזה חשוב לי ולהם שאני מגיע הביחה לעתים יותר קרובות מאשר אלה שעובדים על טרמפ. איך שלא יהיה, בינתיים אני על הים ולפי שעה אין לי כל תכניות להחליף את המקצוע.“



זרקוד על...

אפרון
ברוק
בני'אין

אם מישהו מעובדי אל ים זקוק באופן דחוף למוהל, אפילו יהיה זה בלב ים, אין הוא צריך לנדוד רחוק כדי למצוא את בעל הדבר. מצוי בקרבנו מוחל טוב ומוסמך, בעל ניסיון די עשיר. הלה, מלבד תעודה כשרה של מוהל, נושא בכיסו גם תעודה של קצין אלחוט. ובעוד ענין המוהלות הוא אצלו בגדר זכרונות בלבד, הרי שענין האלחוט הוא אקטואלי יותר.

ספן מניח תפילין

„יום אחד סיפר לי חבר טוב שלי שהוא נרשם לבית הספר הימי בבומביי ומתכווין לרכוש שם סמיכות של קצין אלחוט. הוא השפיע עלי שאצטרף אליו ואלמד את המקצוע הזה. משום מה נתינתו לו והתחלנו ללמוד שם יחד. תוך כדי הלימודים, הוספתי לכהן כמורה ל-עברית וכן לערוך בריתות-מילה.“

„כעבור זמן מה גמלה ההחלטה בקרבי לעלות ארצה ולמצוא שם את פרנסתי לא כמורה ומוהל. אלא כימאי. כתבתי מכתב למשרד התחבורה בחיפה, סיפרתי להם מה אני ומה אני לומד ושאלתי מה סי-כוי, לאחר קבלת סמיכות כקצין אלחוט, להתקבל לצי הסוחר הישראלי. קיבלתי תשובה שאם אסיים את לימודי כחוק, לא תהיה כל בעייה למצוא למצוא למעני תעסוקה על אחת האניות הישראליות. „כשסיימתי את לימודי עליתי על אנית משא הודית, כדי לרכוש קצת ניסיון מעשי בעבודה. הפלגתי באניה זו כארבעה חודשים. כמובן, שבמשך כל אותו זמן הקפדתי שלא לגעת במאכלי טרף והייתי מניח תפילין כל בוקר.“

„כשחזרה האניה לבומביי ירדתי ממנה. אחרי כמה חודשים חיסלתי את ענייני והגעתי במטוס ארצה, כעולה חדש. קיבלתי חדר במעברה בקריית-ים ושם ביריתי את השבת הראשונה שלי בארץ.“

המוהל והאלחוטאי הוא אהרון ברוך בנמין, בן 33, יליד בומביי, נשוי ואב לשני ילדים. תוכלו לפגוש אותו על סיפונה של „הר-סיני“ ותוכלו לשמוע מפיו את הסיפור איך הופך נער יהודי מבומביי לחיות מורה, שוחט ומוהל ואיך יום אחד הוא נכנס לבית ספר ימי, הופך להיות אלחוטאי, מחליף את סכיני השחיטה והמהילה במפתח המורט.

3000 ק"מ לצורך מצווה

„אז הסיפור שלי הוא כזה, — מתייך אהרן בנמין ומספר בעברית מעורבת באנגלית — ב-1957, אחרי שסיימתי את בית הספר התיכון בבומביי עיר מולדתי, באתי ארצה להשתלם ב„מכון גולד“ של הסוכנות היהודית, המיועד להכשרת מורים עבריים בתורל. למדתי שם לימודי דת, עברית, ציונות וגם שחיטה ומילה. באתי למכון כשאני יהודי שומר מסורת. יצאתי משם יהודי דתי ממש. חזרתי לבומביי כשומר מצוות קפדני. התחלתי להרביץ תורה בין היהודים ועיקר עיסוקי היה ההוראה. אולם כעבודה צדדית, בעיקר קל לשם המצווה שבדבר, הייתי גם שוחט וגם מוהל. ערכת את בריתות-מילה לרוב. ולא רק בבומביי. היו קוראים לי לכפרים רחוקים ואפילו לכלכותה. לא פעם הייתי עובר מרחק של 3000 ק"מ לצד אחד, כדי להגיע למקום אליו הוזמנתי.“

לקחים משתי תאונות קטלניות

שני אדושים מרגיים אשר קרו לאחרונה על שתי ג'ניות יעדאליות

(החומר סופק ע"י ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסוחר הישראלי)

צוות מקצועית של ימאים, הדורשת הכי שרה וידע מקצועי כדי להגיע בשלום לגמל הבא.

אחד מהתפקידים הרגילים והפשוטים בעבודת ספון היא פתיחה וסגירת מחס"נים. ידוע לנו כי עבודה זו כוללת הרמה והזזת קורות ופונטונים גדולים וכבדים ועבודה זו אינה נעשית יותר באמצעות כוח אדם, אלא בעזרת הכננות והדריקס: למעשה דומה עבודה זו לטעינת משקלות כבדים לתוך פתחים צרים. לא יעלה בדע"תו של ימאי לעמוד על הסחורה הנטענת בעזרת מגוף, אך עובדה זו נשכחה בעת הרמת הפונטונים. תוצאה של שיכחה זו היתה מותו של מלח.

בעת הרמת הפונטון של ספון הביניים אשר היה מונח על הספון העליון, קשר הימאי את הספן המיוחד ואיפשר את הרמתו שלו עצמו ביחד עם הפונטון. הר פונטון נגע בדופן המחסן ועקב הזעזוע אבד הימאי את שיווי משקלו ונפל לתוך המחסן התחתון. הוא מת בדרך לבית החולים.

ברור כי ניתן היה למנוע תאונה זו.

משחתפים בצערו של
אהוד למדני
במות עליו
אביו ז"ל

באופן כללי קיימים שני סוגים של צבע ביניים והם: א. צבע על בסיס שמן; ב. צבע על בסיס סינטטי. בספנות נהוג כיום, באופן כמעט בלעדי, להשתמש בצבע ביניים סינטטי.

ג. צבע עליון Finishing Coats תפקידם העיקרי של צבעים אלו הוא ליצור משטח עמיד ונאה ככל האפשר. עליהם להגן גם על צבעי היסוד בפני (סוף בעמוד 24)

באחת מן המיכליות של צי הסוחר הישראלי, לא מן הגדולות ולא מן הקט"נות, הובא לקבורה ימאי אשר נהרג בעת התקשרות האניה. ולהלן מה שקרה:

בעת קשירת האניה למצופים במקום הטעינה, בשטח שהיתה ידועה לכל ה"צוות ואשר בה קשרו האניה בעבר פע"מים רבות. לאחר זריקת העוגנים הועבר החבל הראשון מהירכתיים למצוף, ומה שקרה לאחר מכן אינו ניתן להסבר. לפני העברת החבל השני (כדי לחלק את הלחץ לשני החבלים ולאפשר ע"י זה הורדת החבל מהכננת), הועבר החבל על המע"צור (סטופר). ברור כי חבל דק בעובי של 3-4 אינץ' אינו יכול לעמוד בלחץ של חבל סינטטי בעל קוטר של 8 אינץ', לכן נקרע החבל הדק. היות והחבל הסינטי טי הינו קפיצי, הרי בעת היקרע החבל הדק קפץ החבל הסינטטי והרג ימאי ש"עמד על מנת להעביר את החבל מראש הכננת אל הוקיפים (ביחות). ימאי שני שעמד על ידו נפצע קשה.

לאחר הסתכלות במקרה הנ"ל ברור לנו כי עם מעט מחשבה והזהרות אפשר היה למנוע את התאונה הקטלנית הזו. האנשים לא נמצאו בלחץ של זמן, היו מספיק תבלים, ובדאי היה זמן לה"שוב.

כל חקירה או תאשמה לא תחזיר את הימאי המת לחיים. קשירה והתרת אניה הינה עבודה

ב. צבע ביניים Undercoat תפקידם של צבעים אלו ליצור שכבת ביניים בין צבע היסוד לבין הצבע ה"עליון. צבע זה חסר תכונות אנטי-קורר"זיביות, אולם מיוצר באופן שיש לו תכ"נות דביקות מצויינות, ומהווה בסיס מתאים לשכבות האחרונות. במקרים בהם המשטח נדרש להיות עדין וחלק, כגון בתוך תאי המגורים, רצוי להתחיל את השטח עם מרק (שפכטל) לפני צביעת צבע ביניים.

הצבעים למיניהם

בפרק זה נדון במספר סוגי צבעים ה"באים בשמוש יומיומי בחיי הימאי. נר"א את תכונות הצבעים ואת השמוש הנכון בהם. לפי סדר הצביעה מתקבלות כללית קבוצות כדלקמן: —

א. צבעי יסוד המגינים בפני חלודה
Anticorrosive Primers

לצבעים אלו נודעת חשיבות ממדרגה ראשונה. כאן נפרט סוגים שונים של צבעי יסוד אנטי-קורוזיביים מקובלים:

צבעי מ"ניום — Red-Lead Primers

כפי שאומר השם, כלולים בתערובת זו פיגמנטים המכילים עופרת. נהוג היה עד לפני זמן מה להשתמש כמקשר ב"שמן פשתן, אולם בגלל זמן הייבוש הרב שהיה דרוש מצאו החוקרים, כי הבסיס הסינטטי הוא הנמצא לרוב בשימוש. כיום עקב משקלה הסגולי של העופרת, נוטה הפיגמנט לשקוע ולכן יש צורך בבחישה יסודית לפני הצביעה.

מתאים לסוגי הברזל והפלדה השונים ונותן שכבת מגן עבה ואיתנה.

כרומום אבץ Zincchromate Primers

צבע המבוסס על אבץ ומלח כרום; גמ"כן על בסיס סינטטי ובעל תכונה של ייבוש מהיר. הרבה יותר קל מאשר המיניום ועל"כן שכבת המגן הדקה יותר, וברוב המקרים צבע זה מצריך שכבה נוספת לפני הכיסוי בצבע עליון. מתאים במיוחד למשטחים העשויים אבץ, פלדה מגולוונת, אלומיניום ומתכות א"ל-חלד.

צבעי אלומיניום Aluminium Primers

מכילים פיגמנטים העשויים תמרון (אלר מיניום). סוג זה מתאים בעיקר למשטחים תת-מימיים. הפיגמנט מופיע בצורת על-עלים המכסים אחד את השני (כקשקשי דג) ובתהליך הייבוש, הודות לגוף ה"מקשר, מהווים יחד כסוי איתן ובלתי חדיר למים. השימוש בצבע יסוד זה מומלץ כבסיס לפני השימוש בצבע אנטי-פאור"לינג.

לקבוצה זו של צבעי יסוד המגינים בפני חלודה, משתייכים גם הפריימרים התת-מימיים למיניהם על בסיס של ש"פים טבעיים, וזת וזר, אשר מהווים ש"למה טובה לצבע יסוד על בסיס אלור"מיניום.

מסורת ימיית על קצה המזלג



מאת: טומי זיו

תכופות שומעים אנו אנחת געגועים מפי ימאים ותיקים על אותם זמנים נפלאים כשהימאי היה יורדיים ולא „ימאי-של-שבת“. הבה ננסה לחזור קצת אחורה, לאותם זמנים שאפילו הותיקים שבינינו יתקשו לזכור אותם: לאותם זמנים „נפלאים“ כשהאניות היו מעץ והימאים מברזל...
הבה ננסה, איפוא, לשחזר מספר מושגים ולהבין מסורת שהשתרשה באותם ימים והיום הם חלק בלתי נפרד מהאניה ומשפת הימאים. ספק אם אותם המושגים בשפה זו יודעים שכל מושג כזה טומן בחובו לעתים קרובות סיפור פיקנטי שראוי לצינון.



לגובה הברכיים כדי לא להרטב. לשם נוחות בקיפול עשו את המכנס רחב. מדוע היו 13 כפתורים בחזית המכנסיים של מדי הצי הבריטי? ובכן, הסיבה האמיתית היא שעם התגעה לחוף היה כל ימאי שכיבד את עצמו לובש את מדי המפוארים ויורד להשתכר, כך שמערכת הכפתורים הזו באה להגן על כבוד הוד מלכותה: ספק אם המלח השיכור יצליח לפתוח את כל הכפתורים הללו. לפיכך יעשה את צרכיו במכנסיים, מבלי לשכוח משהו בחוץ...

ומדוע הצווארון הי רחב בחולצת המלח, שהיה ניתן להחלפה? כדי לשמור על נקיון המדים מהשיער הי בלתי רחוף כתוצאה מחוסר מים מתוקים באניה. הכפתורים היפים הקבועים היום בשרי וולי המעילים במדים נקבעו כדי שימאים בלתי מנומסים לא יקנחו את חוטמיהם בשרוולי המעילים. אותם כפתורים משור ננים הזכירו לימאי שניגוב חוטם בשרי וול עלול להיות דבר מכאיב.

נפתח במושגים ראשונים שכל ימאי וטר משתמש בהם ביומו הראשון על האניה והם starboard side — Port side בתרגום חופשי פירושה צד ימין וצד שמאל של האניה. אולם תרגומם המדויק הוא „צד הנמל“ ו„צד הכוכב“. כיצד מתקשרים שני דברים אלה יחד? ובכן, אותן אוניות (לרוב בריטיות) עגנו תמיד כשצדן השמאלי פונה לכיוון הנמל וצדן הימני לכיוון הים, שממנו נראו הכוכבים בבירור.

ומהיכן באו ה־ Derick שהינו זרועי המנוף (קלין)? שם זה ניתן על שמו של ג'ון דריק, שלא היה אלא... תלין, אשר פיתח את שיטות התליה שהונהגו באותם ימים.

ומה מקורו של הכינוי „אי הקופים“ — Monkey Island

כיום יודע כל ימאי שהגישה אל מקום זה באניה אינה קשה. אולם באותם ימים, כשהיה צריך לטפס על תרנים כדי לקפל שם את המפרשים, רק „קופים“ היו מסוגלים לעשות זאת.

האם שאל עצמו פעם מישהו מדוע, למשל, מכנסי מלחים מתרחבים בחלקם התחתון? ובכן, פעם העבודה היתה קרה דמת לכל וכדי לא לבזבז זמן על החלפת הבגדים בשעת שטיפת הסיפונים, היה הימאי נשאר במדיו וכל אשר היה עליו לעשות, היה להפשיל את המכנסיים עד

למה מבדוק?

מאת: מ. מנור

בכך שהאנודות „נגמרות“ לרוב תוך 12 חודש בערך. מחירן גבוה והתקנתן יקרה. לפי אותו עקרון ניתן להגן על גוף האניה באופן קבוע ובהוצאות נמוכות ע"י

Impressed current system. משרים זרם חשמלי ישר בעצמה נמר כה במי הים מסביב לאניה מתוך אלקטרודות המותקנות באזורים מבודדים בגוף האניה. הזרם, שעצמתו גבוהה במקצת ממתח גוף האניה זורם אל הגוף וכך נעצר תהליך הקורוזיה. השיבות המערכת בעיקר בהגנה על אזורים שבהם נפגע הצבע עקב נזק מכני ע"י שרשרות העוגן, חכוך בציפים או בקרקעית. חסרונה של שיטה זו בכך שעוצמה גבוהה מדי עלולה לפרוץ את הצבע ולגרור להתקלפותו. ווסות המערכת נעשה ע"י מדידת מתח הגוף ביחס לאלקטרודות השוואה. לרוב מנתק צינק או ניקל, הנותנות מתח קבוע. מתח הגוף כשאין כל זרם מושרה יגיע לכ־400 MV (תלוי בסוג אלקטרודות השוואה) כשנפעיל את המערכת עד שירד מתח זה לכ־250 MV הגוף מוגן במידה מספקת. עוצמת הזרם מתווספת אוטומטית, לרוב בעזרת ספקי כח חצי מוליכים (Thyristors). המערכת מצוידת בהפסקה אוטומטית במקרה של זרם יתר ותצריכת הזרם קטנה ביותר כל זמן שה צבע תקין. בכדי להגן גם על המדחף ולוח ההגה יש להאריך את ציר המדחף וציר ההגה אל גוף האניה.

3. הגנה על שסתומי הים (Seavalves) שסתומי הים הם נקודת תורפה בכשר השיט של האניה. קשה לעצור פריצת מי ים לתוך האניה הנגרמת עקב שבר בגוף שסתום כזה. השסתומים נתקפים ע"י קורוזיה וארוזיה ואטימותם נפגמת עקב גידול „זקן“ על שטחי האטימה. לכן דורשות חברות הסווג לבדוק אותן אחת ל־24 חודש לכל היותר. צפוי גוף השסתום חומרים פלסטיים שונים מקטין פגיי (109 בעמוד 23)

כדוע מעלים אניה למבדוק? אמנם לרוב נהנה הצוות בתקופה זו מהיציאה מהשיגרה, וביקור בנמלים שלפעמים זוהי הזדמנות יחידה לבקור, אך לחברה, בעלת האניה, תקופת המבדוק מחייבת הוצאת האניה מהשירות, לפעמים תוך סטיה ניכרת ממסלול השיט הרגיל בנוסף ל„כאב ראש“ והוצאות ניכרות אחרות. ישנו כיום גם מחסור גדול במספנות המסוגלות לטפל באניות גדולות ויש להזמין „תור“ חדשים למפרע ליום מסוים בשעה שלוח הזמנים של האניה תלוי בגורמים שאין עליהם שליטה כגון מזג האוויר. עקב הקשיים הנ"ל נעשים כיום מאמצים רבים להארכת התקופות בין מבדוק למבדוק ואולי בעתיד יהיה ניתן לבטל לגמרי את הצורך במבדוק פרט לתיקוני תחתית, מדחף או הגה. כיום דורשות חברות הסווג בדיקת האניה במבדוק לפחות אחת ל־24 חודש אך מוכנות להאריך תקופה זו עד ל־30 חודש בתנאי שהאניה מצוידת במיוחד לשרות ממושך יותר.

תית אניה המצופה אפוקסי בצבע רעלי Anti Fouling מ' האניה אינה צפויה לשרות למעלה מיום יומים רצופים בנמלים בתקופת שרותה. כך ניתן לתסוך בהוצאות וגם להשאיר תחתית חלקה יותר. במידה והאניה „נתקעת“ בנמל ומצמיחה „זקן“ ניתן לנקותה ע"י מברשות במים מבלי שצבע האפוקסי יפגע, דבר שלא היה אפשרי בצבעים רגילים המתקלפים בהדרגה.

2. הגנה קטודית: הגנה נוספת לגוף האניה נגד קורוזיה ניתן להשיג בהגנה קטודית. נהוג ברוב האניות להצמיד לדופן האניה אנודות מאלומיניום, צינק או מגנזיום. בעיקר בסביבות המדחף ובתוך פתחי היניקה. הסיבה לכך היא שהמדחף העשוי נחכי ברונזה שונים בהמצאו במי ים יחד עם גוף הברזל של האניה יוצר תא גלווני שבו המדחף הוא הקטודה והברזל האנודה. גוף הברזל עובר תהליך כימי שבו נוצרת חלודה וזרם חשמלי מגוף האניה אל המדחף. ניתן לעצור תהליך זה לו יכולנו לעצור את זרימת הזרם החשמלי.

האנודות מחומרים שהוזכרו למעלה הן „אנודיות“ יותר מגוף הברזל ולכן תורמת החשמלית הופכת כיוון וזורמת מן האנודה אל גוף האניה. חסרון השיטה

נסקור בקיצור כמה מהאמצעים הד"מקובלים כיום ומאפשרים שרות ממושך. 1. מערכת צבע: תפקיד הצבע למעשה לשמור על גוף האניה מפני קורוזיה ולמנוע צמיחת „זקן“ המקטין את המהירות, מגדיל את העומס על המכונה וצריכת הדלק.

מערכות צבע מודרניות, בעיקר מסוגי אפוקסי שונים מהוות ציפוי קשה ביותר וחלק העמיד לתקופות של למעלה מ־5 שנים. צבע כזה מקנה לאניה מהירות של כחצי קשר נוסף לעומת צבע רגיל. את החלק התת מימי של האניה היה נהוג לכרסות בשכבת צבע רעלי (Anti Fouling) המונע צמיחת „זקן“, מחקרים הוכיחו ל"אחרונה שצמיחת „הזקן“ אפשרית רק בעת עצירת האניה. הצמדות הצדף אל הדופן קורית כאשר היצור הזעיר מתישב על הדופן ומתחיל לוחל לרכו תוך כדי הפרשת ריר שנעשה סמיך יותר ויותר עד שהיצור נדבק במקומו ובונה סביבו קליפה מתומר סידני. העובדה שהדופן צבועה בציפוי חלק כשלעצמה מקשה על תהליך ההתישבות. בנוסף לכך, היות ואניות רבות שוהות בנמל יום אחד בלבד אין הזמן מספיק לתהליך ההתישבות והדופן מתנקה עקב מהירות המים בנסיעה. לכן קיימת נטיה לא לצבוע כלל תח

מהווי מחלקת הצוות



מאת: י. פלישון

— יש שורגאן?

איות שנחמשכו יתר על המידה ואם בגלל התחייבויות במקום עבודה קודם. סוף סוף הגיע היום ועלה להפלגה. לאחר שחזר הביע רצונו להצטרף לקורס ולא להיות בודד. גם זה סודר. לפתע, יומיים לפני פתיחת הקורס הודיע שהוא מפסיק את הכשרתו בים. אמרתי לו: "הרי השתדלת כל כך להגיע לים ועכשיו, אחרי הפלגה אחת, אתה מפסיק?" תשובתו היתה: "יש לחץ מהבית. מההורים וכו'". — "לא חשבת על כך קודם?" — שאלתי, והרי אנו כל כך השתדלנו עבורך". — "לא חשבת". ובהחלטתו זו נשאר.

הימאים הותיקים מהווים מעין "קלי-קה" בפני עצמה. כל אחד מתעניין מה עושה השני בימים אלה, היכן הוא מפגיש וכו'. ויש להם סיפורים מלוא השק: "אתה יודע, באניה פלונית פעם הפסיק לעבוד הגנרטור. ניסינו לתקן פה ניסינו לתקן שם ושום דבר לא עזר, או פתאום אני רואה את המכונאי הראשי כורע ברך לפני הגנרטור ומתחיל להתפלל אליו: 'גנרטור גנרטור, אתה יודע שאם לא תפעל האניה לא תגיע בזמן ויהיו לנו צרות צרורות; אז בחייך תתחיל לעבוד כבר'. ואיך שהוא גומר להתפלל לחץ על הכפתור והגנרטור עובד, תאמין או לא". אני מנסה להטיל ספק, אולי תיקן מישור בזמן שכרע ברך, אך לא תזין אותו מדע-תו רק תפילה היתה שם".

שאלה זו מקדמת אותי עם כניסתי למשרד בשעה 08.00 בבוקר. לא פעם אחת הוסבר לימים אלה כי הפנייה לעבודה מקבלים רק באמצעות לשכת העבודה לימאים ואין להם מה לחפש במשרדי החברה, ללא הפנייה כזו. אך הם בשלהם, אולי יצליחו לשמוע ראשונים כי יש הזמנה לעבודה, ומיד ירצו ללשכת העבודה על מנת לקבל את ההפנייה כחוק.

20 יום ולא ניסית כלל לעבוד. "לא יכולתי", היתה התשובה. "אבל אולי אחרי כמה חודשים הייתי מסתגל ומתחיל לעבוד". "ומה בינתיים — אני שואל — מי יעשה את עבודתך?" "יסתדרו כבר, אבל צריך לתת לבן אדם הזדמנות? צודק, לא?"

נכנס שלישי. הוא אמר להצטרף לא"ניה באילת. "אתה טס ביום שישי לא"ניה, — אני אומר לו. "לא, אני מעדיף לטוס ביום ראשון, לפחות את השבת אבלה בבית". "אבל האניה מפליגה ביום ראשון בבוקר השכם" — באה התשובה — "ולא תספיק להגיע לאניה". לא נכון, אני לא מפליגות ביום ראשון בבוקר, אף פעם לא הפלגתי עם אניה ביום ראשון בבוקר ולכן אספיק להגיע גם אם אטוס ביום ראשון".

רק בעמל רב הצלחתי לשכנעו שאכן יש אניות שמפליגות גם ביום ראשון בבוקר.

אחריו נכנס ימאי אחר. גם הוא צריך להצטרף לאניה באילת, כבר גמר את כל הסידורים הדרושים, אך לפני ההפלגה מבקש לדעת מה תהיה משכורתו. אני מראה לו את דף המשכורת, עושים חישוב יחד ותאמינו לי, יוצא סכום לא רע, גם במטבע זר וגם במטבע ישראלי (בהתאם להסכם העבודה הקיבוצי). פתאום הוא מניד בראשו, לא, בעד סכום כזה לא כדאי לו לצאת מהבית לעבוד. נוטל את הניירות והולך לו.

לפעמים נוחלים גם אכזבות קשות כמו המקרה באותו עוצר שהסידורים לקראת עלייתו לאניה נמשכו כ-8 חודשים, אם בגלל מילואים, אם בגלל בדיקות רפואיות.

במחלקת הצוות אנו נפגשים עם סוג מיוחד של אנשים, שהאניה היא ביתם, מקום עבודתם ומקור הבריון שלהם. הם יחד חיים בה במשך 24 שעות ביממה והבעיות שלהם שונות ורבות יותר בהשוואה לכל מקום אחר, בו חוג המכרים בכל אחד מהעיסוקים הוא שונה. לא פעם חיכוך קטן הופך באניה למריבה גדולה, וקורה שלאחר סכסוך כזה מוכרחים להפריד בין הניצים ע"י העברת אחד מהם לאניה אחרת. האנשים הולכים ובאים כל אחד עם ענינו הוא.

נכנס מלצר שהורד מאניה ומספר: "אני באמת לא מבין למה הורידו אותי מהאניה. לא עשיתי שום דבר רע, הקצינים באניה עצבנו אותי (תפקידו כמובן להגיש לקצינים אלה), או קיבלתי קצת עצבים, אבל אפילו לא קיללתי את הקפטן או למה הורידו אותי?" באמת למה?

עכשיו, לאחר גמר הסיפור, באות הב"קשות. "תראה, יש לי אישה וילדים ואני צריך לעבוד, אז אם יהיה משהו תקרא לי, טוב?"

זה הולך ומגיע שני, בחור אותן שלחנו לאניה בסחר נוד והתחייב לשרת 10 חודשים. באניה הודיע כי אינו מרגיש טוב ואינו מסתגל, האניה הפליגה לארצות הברית, ובמשך 20 יום ישב בחדרו בלי לנסות אפילו לצאת לעבודה. כאשר הגיע לארה"ב נשלח לרופא והוחזר ארצה ב"טיסה. עתה הוא נכנס למשרד מלא טענות כרימון. "איך זה לא נותנים לבן אדם שום הזדמנות, מיד שולחים אותו הביתה. אבל לא שלחו אותך מיד הביתה" — אני עונה לו — היית על האניה

הרשמה לקורסים במכון

הננו להביא לתשומת לב כל הקצינים כי החל מיום 1.4.72 תעשה הרשמת המועמדים לקורסים ע"י הרשות לחינוך והכשרה ימיים. ההרשמה תבצע ע"י שליחת הס"פ בחוברת תוכנית ההכשרה במכון או ע"י פניה אישית למשרדי הרשות ברח' נתן (קייזרנטן) 11, חיפה. שעות קבלה כל יום בין השעות 07.30 עד 15.00, בימי שני ורביעי עד שעה 15.30.

לא לוקח שאנסים

*

את אומרת שאת כבר בת עשרים ושלוש. אבראוו! אבל לי אין כבר אמנה בבני-אדם. לא מעניין אותי התעודת זהות שלך. כל אחד יכול לכתוב שם מה שהוא רוצה. אני בעצמי כבר שלוש פעמים שיניתי את המספרים בתעודה שלי. תודה רבה לך. מחר תבוא המסטרה ותגיד לי שאת קטינה. אני כבר נשרפתי על זה. תשתי את המשקה שלך ותגודי שלום. מעכשיו אני מסתכל אל אשה רק אם יש לה מינימום שלושה ילדים. שתהיה לפחות חות פעם אחת אלמנה ופעמיים גרושה. אין אצלי שאנסים יותר. שמונה חודשים ברמלה זה לא תגירה בשביל הבן-אדם.

השופט. כך אמרתי לה, יש לי דודה בבתי-ים. קוראים לה עוזה. אם תשאל בבת ים למי יש הפה הכי מלוכלך בעיר, כל ילד יגיד לך: לעוזה הדודה של צוריאנו. וצוריאנו זה אני, כבוד השופט. או מה שאני רוצה להגיד, זה שהקטינה שלכם שמה את הדודה שלי בכיס הקטן עם הפה המלוכלך שלה. המלים הכי מלוכלכות שאומרת הדודה שלי, זה כמו שירים של דוקטור הרצל על יד מה שמר ציאה הקטינה שלכם מהפה שלה. אז זה נקרא קטינה זה?

אבל מה זה עוזר לי כל הדיבורים? כמו שגמרתי לדבר, השופט השחיל לי שנה שלימה.

1 חיך, יא פוסטמה, תקחי את האפרוחים שלך מהעיניים שלי, לפני שאני תופס מתח-גבוה ואז מה שבטוח זה לא ביטוח. תשמעי יא סקסוסה, אם את רוצה לקבל סיכון צד שלישי, תשארי לעמוד ככה נגד העיניים שלי, אבל הכל על האחיות שלך. יש לי פה עדים שאני יושב בשקט ואת מטנטזת לי את הגשמה באופן הכי הרגותי. כל השולחן הזה העדים שלי. הנה, ארון רומבה ושלום העיף דודו ברומבילה. אז יותר טוב שתפסקי לנדנד לי את האפרוחים האלה מול העיניים שלי, אה?

אגיד לך משהו: אני בא עכשיו מהפ"לגה נון-סטופ 14 חודש. טרמפ. שמעת פעם דבר כזה? 14 חודשים בים עושים קצת דיגדוגים לבנאדם הנורמאלי. מה את צוחקת, מה?

תבואי, תשימי סיגריה על הער שלי, תדלק לו תיכף ומיד. תשימי לי מודד-חום, תראי איך הכספית עולה למגדל של דגון. באמת, האפרוחים שלך, כל הכבוד, כל הכבוד.

*

פסט... פסט... הנרי! תבוא תיקח הזמנה. עוד אחד צראק בשבילי ומשהו בשביל הגברת. מה שתגיד לך, יאללה, תומיני וגם תשבי, שלא תעמדי לי עם האפרוחים שלך לתוך הפנים שלי. ככה הבן אדם מקבל חמסין בבשר שלו. ואל תעשי תכניות עלי. את נראית צעירה מדי. פעם, עוד לפני שהייתי ימאי, כבר יישבתי כמה חודשים בגלל אחת כמוך. למה ישבתי? למה תקעו אותי ברמלה? בסך הכל לקחתי סיבוב על קטינה. אני נותן לך את מלת הכבוד שלי. זה הכל. סיבוב אחד, ציק-ציק. טו — שמונה חודשים. תגידו בעצמך איזה מדינה זה.

בחי האבא שלי אם אני ידעתי שהיא קטינה, אם זה בכלל עלה לי בראש. אמרתי לשופט: תסתכל עליה, כבוד. היא נראית כמו קטינה, היא? ואיך היא נראית זך עוד כלום. היית צריך לשמוע איזה פה מלוכלך יש לה! תשמע, כבוד



בית לימאים ומשפחותיהם



מטילדה מרל

את בעיות הילדים אנו מיעדים כבר עכשיו אולם מיוחד בו ירוכזו ילדי הנשים הבאות תחת פיקוחה של גננת.

פעולה למען ימאים זרים

ברור כי גם ימאים זרים יבואו אל הבית הזה, כמו שימאים ישראלים באים לבתים דומים בנמלים הזרים. בכוונתה של גברת מרל להקדיש גם להם תשומת לב.

מלבד השרותים השיגרתיים המוגשים בבית כזה, אני מתכוונת לעורר אצלם קצת יותר התעניינות בנעשה בישראל, — אומרת גב' מרל — שיכירו אותה ואותנו טוב יותר. דבר כזה ניתן לעשות באמצעות אירגון טיולים וכן בפעולות אירוח שונות. קיימות הרבה משפחות ה' מוכנות לארח ימאים. קיימים הרבה ימאים זרים, בעיקר על אניות סקנדינביות, שבהפלגות ארצה הם מגיעים עם משפחה תיהם. ניתן יהיה לסדר שמשפחות יש ראליות יארחו את משפחות הימאים הללו ונבצע את הדבר באמצעות בית הימאים.

ההפעלה — בידי ימאים לשעבר

מלאכת התקנתו ושיפוצו של הבית בן שלוש הקומות נעשית באיטיות מסויימת. אחת הסיבות, אם כי לא העיקרית היא תשומת הלב הרבה המוקדשת לכל פרט ופריט בתוך הבית. חשוב לנו מאוד, — אומרת גב' מרל — שכל דבר בבית זה יהיה יפה, נוח ונעים. אני מקפידה על כל מגורה, על

מטילדה מרל היא אשה חייכנית, טובת מראה ונעימת שיח. יש לה, לבטח עוד הרבה סגולות שאינן נראות במבט ראשון ואינן מתגלות במלואן בשיחה קצרה על כוס קפה. אבל אין ספק כי אחת הסגולות החשובות ביותר שהיא נושאת עמה בבואה לנהל את בית הימאי בחיפה היא העובדה שהיא אשתו של ימאי.

הבית יהיה במתכונת בתי הימאים שבחור'ל, בתוספת אגף פעילות שנועד לא לימאי אלא לבני משפחתו. בבית הימאים יהיו מסעדה, בר, קומת משחקים וחדר קריאה.

בית הימאים יקרא על שמו של רב החובל דלטן ז"ל.

מועדון פלוס גננת

המיוחד שבבית הימאים בחיפה יהיה הטיפול במשפחות הימאים, — אומרת גב' מטילדה מרל, הנשואה לימאי מזה 15 שנה — ופעולה זו אינה אופיינית לבתי הימאים המקובלים בחור'ל. שם משפחות הימאים אינן זקוקות כל כך למוסדות מעין אלה כמו שזקוקות משפחות הימאים הישראלים.

את עיקר התפקידי, — אומרת גב' מטילדה מרל — אני רואל בתחום זה. אני מתכוונת ליצור לנשות הימאים מר' עידן משלהן, שאליו תוכל אשת הימאי מחיפה להכנס כל אימת שתרצה. היא תוכל לפגוש שם את מה שנקרא בנות מינה. נקים שם למען הנשים הללו חוגים שונים ואת הפעילות במסגרת המועדון והחוגים גם יחד נתאים לפי נטיות ורצון הבאות אל הבית.

מנהלת הבית לא תמתין לנשות הימאים שיבואו רק מיומתן שלהן. היא איננה מתכוונת להתזקק בית ריק מפעמי לות בתחום זה.

אני לא אתעצל, — היא אומרת — בשלב ראשון אתקשר לביתו של כל ימאי, אי, אכיר את אשתו ואשכנע אותה לצאת ולבוא אלינו לעתים מוזמנות. הפעילות עם נשות הימאים תתקיים בעיקר בשעות היום. אני מודעת לעובדה כי נשות הימאים בחיפה ממעטות לצאת מבתיהן ב' ערבים. זה לא מקובל אצלן. כדי לפתור

לא מן הנמנע כי עובדה זו הינחתה את אנשי הוועדה אשר עליהם הוטל להכריע מי מחמישה המועמדים למשרה זו יזכה בה. מצד אחד ניצבו ארבעה גברים, כולם בעלי נסיון ניהולי, חלקם קצינים מצה"ל. מצד שני ניצבה אשה. אשת ימאי מזה 20 שנה. אשה שירדעת מה זה להיות אשתו של ימאי ושלא פחות מכך מבינה מאילו מרכיבים, הכונות ואופיים בנוי היצור הזה שניתן לו השם ימאי — בין שהוא דרוג, בין שהוא בעל דרגה גבוהה. יש להניח כי עצם היותה אשת ימאי לא היה הפוסק האחרון בשיקולי אנשי הוועדה. אבל תכונה זו, בתוספת לכישרון אחרים שענו על הדרישות, הכריעו את הכף.

וכך מונתה גברת מטילדה מרל, רעייתו של האלוטאי הראשי בחברת צ"מ, למנהלת בית הימאים בחיפה.

לימאי ולבני משפחתו

הבית עודנו סגור. טרם נסתיימו בו עבודות ההכנה. השיפוצים וכל השאר. מנהלתו, המפקחת על כל העבודות והטרחת כבר עתה בהכנת הרקע לפעילויות תיה, מקווה כי באמצע הקיץ, לכל היותר לקראת סופו, ניתן יהיה לתנוד אותו ולהפעילו.

הבית עצמו אינו חדש. הוא ניצב במור שבה הגרמנית ובעבר שימש כמישכן הקונסוליה האמריקאית. זהו בית אבן נאה, בסגנון אותם ימים רחוקים ויפים, אשר בעורפו בנין נוסף ששימש למגורי הקונסול. כרגע עוסקים בשינוי תלקיו ה' פנימיים של הבית והתאמתם לצרכים הפונקציונאליים של המוסד אשר ישכון בו. ומה שישכון בו יהיה בית-ימאים רא' שון המוקם על ידי שרותי הרווחה. השני יוקם באילת.

למה מבדוק?

(910 מעמוד 12)

עותם לקורוניה. כמו כן החלו ליצר את חושבות ודסקיות השסתומים ולעיתים גם את המוט מפלדת אל חלד במקום ברונזה בעבר.

כמו כן הוכנסו לשימוש שיטות שונות למניעת "זקן" אחת מהן היא ה" Toxion הנמצאת בכמה מהמיכליות שלנו. בשיטה זו מזורקת תמיסת רעל חריף מתוך גח"רים המורכבים בפתחי היניקה. התמיסה מעורבת ביחס של 1/60 בנפט שעוזר בפזור התמיסה אך אינו גורם לזיהום מי הים. כרעל משתמשים לרוב בחמרים המתנוונים תוך זמן קצר במי הים ואינם מהווים סכנה לחי ולצומח. את מערכת ההורקה מפעילים רק בנמלים ובמים חופיים העשירים בחיים ימיים. בכדי למנוע סתימה ולהבטיח פיזור יעיל מכוסים הנחירים בצנוריות מגומי סינטטי. משאבה קטנה בעלת תפוקה הנתנת לווסות מדויק דוחסת את התמיסה לתוך בקבוק אור עד שנוצר לחץ גבוה המשתחרר לפי הוראה חשמלית בבת אחת אל הנחירים. השיטה מונעת במידה רבה יצירת "זקן" בשסתומים, צנרת ומחליפי ההם. אך כאשר מתחיל "הזקן" לצמוח המערכת רק מעכבת את גדולו אך אינה מונעת אותו לחלוטין. הסרונה גם בכך שהיא אסורה בשימוש במקומי מי ים המשמשים לשתיה או למי דוודים, וכן מחיר התפעול יחסית גבוה. למניעת "זקן" בשסתומי מי ים

המוליכים למזקקים משתמשים בשיטות שונות אחרות ביניהן ה" Hychlorator. בשיטה זו מיצרים Hypochlorite במי הים ע"י אלקטרוליזה. משאבה מיוחדת מזרימה כמות קבועה של מי ים אל פתחי היניקה דרך תא שבו מוזרם דרכם זרם חשמלי ישר בעצמה מבוקרת ממערכת אלקטרודות. את עצמת הזרם מווסתים כך שמי הים יעובו את המתקן עם 0.1 PPM של כלור חפשי. עצמה זו מספיקה בכדי למנוע לחלוטין התישבות גדולים ימיים במערכת. אולם קיימת סכנה של קורוניה חזקה במידה ועוברים על רכוז זה. המערכת מצוידת בהגנה מפני זרם יתר אולם בכל זאת מהייבת השגחה קפדנית. הכלור נמס מחדש במי הים בזמן קצר מאד ולכן אין סכנה בשימוש במערכת גם במקומים למי שתיה. בשיטה נוספת מזרימים גז כלור למי הים מתוך בקבוקי לחץ. השיטה יעילה אך הגז קטלני במקרה של נזילה או תאונה בהובלה ולכן אינה זוכה לפופולריות רבה.

4. ציר במדחף

שפורים בתכנון מאפשרים כיום בדיקת הנ"ל אחת ל-4 שנים ולמעשה כמעט ואין תקלות במערכת זו בשנים האחרונות. מן המסופר למעלה נתן החשוד בצדק שנסיעה למבדוק תהפך נדירה יותר ויותר בשנים הקרובות ואם הדבורים על צביעת האניה במים יהפכו ממש, לא תהיינה אניות העתיד זקוקות למבדוק אלא בשעת חרום.

עות אשר אינם בתוקף ובשום פנים ואופן אין לנהוג לפיהם.

הצעות אלו מהוות בסיס לטייטה סופית אשר תובא לדיון במסגרת ועידה בינלאומית, אשר תתקיים בלונדון באוקטובר 1972, וזאת בהתאם להחלטת העצרת הששית של "אימקו" משנת 1969. בישראל הוקמה ועדה אשר מתפקדה להעלות בכתב את עמדת המדינה לקראת הוועידה הנ"ל, בה ידונו בהסתייגויות וב"הצעות נוספות אשר תועלנה ע"י נציגי המדינות הימיות.

היות והתקנות אשר תאושרנה בוועידה הנ"ל תכנסנה לתוקפן רק שנה לאחר אישורן של מדינות להן סך של 75% מכלל הצי העולמי, הרי יעבור זמן רב עד שתקנות אלו יהפכו לנחלת כלל יורדי הים.

כל צבע. אנו מעסיקים בתכנון ובפיקוח אדריכלים מעולים, כדי שהתוצאה הסופית, מבחינת המראה והאיורה, תהיה מעולה ככל הניתן.

דבר נוסף שעליו יקפידו הוא המפעי"לים: הקונצסיות להפעלת המסעדה, הכר ושאר השרותים יינתנו לימאים לשעבר, או לבני משפחותיהם. מפני שלהם תהיה יותר הבנה לנפשו של הימאי, תהיה להם אליו גישה בלתי אמצעית ושפה משותפת.

כאמור, מוקם הבית בידי שרותי הרווחה, אשר לחברות הספנות חלק ניכר במימון אכן, — אומרת גב' מטילדה מרל בחיך מבטיח — אנחנו חלק בלתי נפרד משרותי הרווחה, אבל הכוונה היא שה"שירותים יינתנו במקום בו הם ניתנים היום ואילו בבית הזה תהיה ההרווחה בלבד.

לקראת הוועידה

(910 מעמוד 16)

הגדלת טווחי ראות מזעריים של האורחות השונים.

חובת גוררת לשאת שני אורות ירכתיים בקו מאונך.

חובת גוררת לשאת אור ירוק מיוחד במידה ואין אפשרות להציג אור על הנגררת.

אורות מיוחדים לכלי שיט העוסקים בהפירות.

חובת כלי שיט ללא שליטה להציג גם אורות אדומים בהיותו על עוגן.

זכות כלי שיט להציג אורות מיוחדים, הן כיום והן בלילה, באין לו יכולת לס"טות ממסלולו בתעלות צרות.

השמטה של התקנה המתייחסת למפר"שית נתב.

חובת ספינת רחף להציג אור מיוחד.

(7) נספח 2: — נספח זה מפרט את כל הגורמים בהם יש להתחשב בעת קביעת "מהירות בטור" זה.

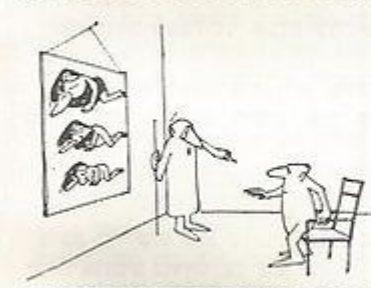
(8) נספח 3: — תוספת חדשה המסדירה את חובותיו של כלי שיט בהימצאו בסביבת או בתוך מסלולי תנועה מופרדים ומאושרים.

(9) נספח 4: — נספח זה קובע את מיקומם של אורות החובה של כלי השיט השונים, על סמך

סיכום:

לסיכום מאמר זה יש להדגיש כי השי"בויים שהובאו לעיל הם עדיין בגדר הצ"ח

בראי' עקום



* יש גם "דם חדש" בחברה. עובדה: גבר'אל לוסקי נתקבל בתור כלכל ראשי והוא התכבד ועלה על "הר-בוקר". אז תנו לו שאנס ואל תרדו לחיי. לפחות לא בחמש השנים הרא' שונות. שיתאקלם קצת.

* שלא תחשבו שאנו דופקים את האל-חוטאים: שלמה חלכה הועלה מדרגת צוער אלקוט לדרגת אלחוטן. על אחת המיכליות. הללו שלמה. הללו שלמה! איך אתה קולט אותנו?

* בוגרי ב"ס ימי כ"ג יורדי הסירה מתגייסים לצה"ל בימים אלה אחר ש' הפליגו וטעמו את טעם ים באנותינו. בהודמנות זו נאחל להם שרות נעים ושלא יספרו לחברה על החיים המסור געים שעשו בנמלים. זה לא יפה!

שלכם,
כתב הגלי ניוס



* למכונאי ראשי קלמן פולק יש כוח סבל בלתי ישוער: הוא הגיע בחודש שעבר לתקופת עבודה רצופה של 15 שנים בחברה. בכך הוא כמעט השיג את ר/ח יהודה שטרק שהחל לעבוד בחברה כחודש לפניו. אז מה נותר לאחל להם אם לא שנים נוספות של עבודה פוריה ובריאות טובה?

* חובל ראשון דני קורן, אשר נפגע בתאונת דרכים, התלים. הכל מאחלים לו שפע של בריאות ומישהו מבקש להזכיר לו את הפתגם הסיני העתיק: 'כל, שן, 'תעמל ותזהר מאוטומובלים, כך תחיה הרבה שנים.

* בוסלייב מיכאל, שמשרת על "הר-בר-קרי", הועלה מדרגת צוער לדרגת חובל שלישי בפועל.

* ב"הר-סיני" ישנו צוער סיפון אחד, אוטקר ודלו שקיבל דרגת חובל שלישי בפועל— לקראת חג הפסח זה די סמלי.

* שלא תחשבו שמקפחים את צוערי המ' כונה. גם הם עולים בדרגה. עובדה: שמואל אברהם הועלה מדרגת צוער מכונה לדרגת מכונאי רביעי, על אחת המיכליות שלנו. אוחו דבר בדיוק קרה לזאב קסטרו ולאליהו י"ל. לעומת זאת הועלה אמונון שגב מדרגת צוער סיפון לדרגת חובל שלישי בפועל וגם זה על מיכלית. כמו כן הועלה ונחום געדו לדרגת חובל שלישי על מיכלית והוא בסך הכל בן 19 שנה. כזה צעיר וכבר... או כל החבורה הזו, יכולה עכשיו להרים כוסית של נפט לחיי ההפלגות שבדרך.

מלת' טאה

למאיר זילברשטיין — לנשואיו
לאריה פורטן — לנשואיו
ליהודה לבקוביץ — לנשואיו
ליעקב מטרס — להולדת הבן
ללוי בינה — להולדת הבן
ליוסי כהן — לנשואיו

הצבע על משמר האניה

(החשך ממוד 9)

נוסף לתכונות הנזכרות, נדרשות מצב"עים עליונים תכונות מיוחדות בהתאם ליועדם. למשל: עמידות בפני חום גבוה (ארובות באניות מסוימות, חדרי מכונה, קווי צנורות, עמידה בפני פגעים מכניים כגון על הסיפון, בו הטיפול במטען גורם להסרת הצבע, ואחרים.

כמובן שלקבוצה זו משתייכים גם כל הצבעים העליונים השונים המשמשים ל-צביעת מבנים פנימיים של כלי שיט, כגון: מגורים, אולמות, מחסנים וכד'.

השפעות היצוגיות, על-מנת שיתמידו ב"תכונותיהם מונעות-החלודה. צבעים עלי'רים צריכים, איפוא, להיות עמידים בפני תנאי מזג אויר קשים, מים, שמש, גזים וכד'. מאחר ואין להם מגע ישיר עם המתכת עצמה, אין צורך חיוני שיכילו פיגמנטים אנטי-קורוזיביים. במקום זה יש בהם פיגמנטים המקנים לצבע כושר כיסוי טוב, עמידות בפני התנאים הנזכ'רים לעיל ובפני חומצות ואלקלים, וכמובן גם פיגמנטים, המקנים לצבע תכונות דקר'רטיביות מעולות.



View of Haifa Bay showing vessels anchored outside during February of this year.

נראה ממרץ חיפה על עשרות האניות המטותיות
בחודש פברואר השנה.

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF "EL YAM."

No. 38

Spring 1972

Printed in Israel