



עיתון לימני ועובדי "אל-ים" • גליון מס' 39 • תמוז תשל"ב • יולי 1972

יָם אֵל יָם

טורניר כדורגל ביוסטון טקסס קבוצת „הר-סיני“ מנצחת



תחילת המשחק

ההל כחודש אוקטובר של השנה שחלפה החלה החברה להשכב לימי אים שלה, המפליגים במיכליות בקו אילת, וותק הפלגות רצופות, אשר לזכה אותם במענקי-התמדה. מטרת המענקים הללו לעודד את הימאים להתמיד בהפלגות בקו הזה.

למענק המיוחד הזה, שאינו קשור בשום מענקים והטבות אחרות ואינו סותר אותם, יהיה זכאי כל ימאי שישרת על המיכלית 6 חודשים רצוי פים. בתום מועד זה יזקק המענק לזכות השבון שכרו. יתר על כן, כל ימאי אשר יירד לחופשה המגיעה לו ויהזור להפלגה בקו הזה יוסף לקבל את המענק כאילו לא קטע את רצף הפלגותיו.

הסדר דומה, אף כי לא זהה, יהול גם על הקצינים הזרים המשרתים בקו זה.

כאמור, נכנס הסדר מענקי-ההתמדה לתוקפו מאז חודש אוקטובר על שנת 1971 והדבר נתן כבר את תוצאותיו בהקטנת ממדי התחלופה בקו הזה.

ובכן, לא רק באמצעות קידום בדרגה ובוותק, ולא רק על ידי שעות נוספות ועבודות מיוחדות תוכל להגיד את שיעור משכורתך, כי אם גם באמצעות התמדה.

*

גיבורת הגליון הזה, כפי שתיוויר הו כעמודים הבאים, היא אאניה „הר-סיני“. וכל כך על שום שזכתה בפרס הכביחות מעבודה של צי הסר-חר הישראלי. בתחרות זו, אשר נועדה להצהיר את תודעת הכביחות ול-הגביר את העירנות למניעת תקלות גדולות כקטנות, השתתפו צוותי אניות רבות מהכרות הספנות השונות. שופטי התחרות, אשר כדקו בקפדנות ובידע מקצועי רב את התוצאות, קבעו ללא עירעור כי צוות „הר-סיני“ הגדיל לעשות מכל צוותי האניות האחרות בתחום הכביחות. ועל כך מניעה תודעה, הברכה וההוקרה הרבה לצוות האניה כולו, אשר תודות להכנתו ועירנותו הביא הפרס לעצמו ואת המוניטין לחברה.

מסתבר כי לא רק בעניני תחזוקה ובטיחות גדול כוחו של צוות „הר-סיני“. מכתבת הספורט שבאחד העמודים הכאים אנו למדים כי גם בתחום הכדורגל יש לחברה האלה מה להגיד. עדות לכך תוצאות המשחקים שנערכו בארה"ב מטעם שר-

ב היתה ביוסטון, טקסס, השתתפה קבוצת הכדורגל של האניה „הר-סיני“ ב"טורניר, שנערך ע"י שרותי רוחה לימאים הנורווגים. טקס הפתיחה של הטורניר נערך ביום 8.4.72 בשעה 19.00. נוגגו בו ההימאנים והנוספו הדגלים של המדינות המשתתפות.

באותו ערב נערך המשחק הראשון בין קבוצת „הר-סיני“ לבין קבוצה פקיסטנית מהאניה „אל-חסן“. הוא נסתיים בתוצאה 8:0 לטובת האניה „הר-סיני“.

למחרת ה"9.4 שיחקה קבוצת „הר-סיני“ נגד קבוצת צ'רלט מבלגיה. המשחק הסתיים בתוצאה 6:1 לטובת „הר-סיני“. ביום 10.4 שיחקה הקבוצה נגד קבוצת „שטרנפלט" מגרמניה וגברה עליה בתוצאה 3:0.

לאחר יום מנוחה, שבה הקבוצה שלנו למשחקים — ביום 12.4 במשחק נגד קבוצת „גורדייק" מהולנד. זה היה אחד

המשחקים היפים ביותר שנראו בטורניר. ובסיומו ניצחה קבוצת „הר-סיני" בשעור 6:0.

כעבור יומיים, ב"14.4, שיחקה הקבוצה נגד קבוצה פולנית. המשחק היה טוער ורצוף התקלויות. במחצית היתה התוצאה 1:1. לאחר ההפסקה ציננו שחקני „הר-סיני" את האווירה בחמישה שערים נוספים ללא מענה, והמשחק נסתיים בתוצאה 6:1.

לאחר המשחק עצמו הקבוצות על ה"המגרש. כשדגלי המדינות מונפים ניגש קפטן הקבוצה ומאמנה, יוסף הירש, וקיבל את גביע הטורניר לקול תשואות הקהל.

ע"י זכיה זו הבטיחה לעצמה קבוצת „הר-סיני" כרטיס כניסה לאליפות הערב לם לקבוצות ימאים, שתייערך בנוורווגיה בשנה הבאה.

תפרוק בקפטאון ובלורינו מרקס שבדרום אפריקה, בשינפוף, בהונג קונג ומסיים את הפריקה ביפן.

נתיבים רחוקים

מ/מ „ערד" תפרוק חיטה בנמל גנט בבלגיה. לאחר מכן תטען ברזל לארה"ב. עם גמר פריקת הברזל תטען גרעינים ביפן של ארה"ב לפריקה בנמל חיפה.

מ/מ „הראדור" עם גמר פריקת עופרות ברזל בנמל מיצוסימה ביפן תפליג לנמל סקאי ביפן שם תעלה למבדוק למשך 8-10 ימים.

מ/מ „הריבסן" תטען בשר בנמל בונוס איי רס בארגנטינה ותפרוק בנמל קלאו בפרו, בנמל לונג ביטס במערב ארה"ב ולבסוף תסיים את הפריקה באחד בנמלי יפן.

מ/מ „הריבוקר" תטען מטען מלא של דגים בלאס פאלמאס שבאיים הקנריים

תי הרווחה הנורכניים, בהם מופיעים ספורטאי „הר-סיני" במקום מכובד ביותר.

לפיכך לא נותר אלא לפיים את הטור הזה בכרכת הידד לצוות המוכשר של האניה „הר-סיני“.

המערכת

מ/מ „הריכרמל" תטען בנמלי הנוסף של ארה"ב מטען כללי לפריקה בנמלי חיפה ואשדוד.

מ/מ „הריקסטל" עם גמר פריקת העץ בנמלי איטליה תפליג לונגואלבה ומטען עץ רות ברזל בנמל מלוואה, לפריקה באחד בנמלי צפון ארה"ב.

מ/מ „הריגלבע" הפליגה עם מטען חיטה מניו-אורליאנס בארה"ב לדראליסלס בטנוניה.

מ/מ „הרסיני" בגמר הפריקה בנמל חיפה תפליג לנוסף של ארה"ב לטעינת גרעינים לנמל חיפה.

מ/מ „הריבוקר" בגמר פריקת גופרית וניר בנמלי חיפה ואשדוד תטען אשלגן לאני וורפן בבלגיה או לצפון ארה"ב. עם סיום פריקת האשלגן תפליג לנוסף לטעינת גרעינים הימועדים לחיפה.

מ/מ „תלאביב" בגמר פריקת הגרעינים בנמל חיפה תפליג לנוסף של ארה"ב לטעינת גרעינים לפריקה בנמל חיפה.



זכור על...

pile
בן אבן



...בוסן, רבי'מלחים בעברית צחה. פנים מאורכים, עינים גדולות, זרועות עבות ושוריריות. השם: שלום בן'אבן. הגיל: 31.

— התוכל להסביר לנו מהו בדיוק רב'מלחים?

—בהחלט. הבוסן הוא האחראי בעצם, על הסיפון, הן בהפגזה והן בעת עגינה בנמלים. הוא כפוף ישירות לקצין הרא' שון, או למי שמחליף אותו. כל בוקר יושב הבוסן עם הקצין הראשון, מקבל ממנו הנחיות ולאחר ארוחת הבוקר לוקח את הצוות לבצע את העבודות שסוכמו עם הקצין הראשון. הבוסן אחראי, בעצם, שכל דבר על הסיפון יהיה במקומו, שיהי יח נקי וכל מיני דברים דומים.

— האם הבוסן הוא בבחינת "מפקד" הדרוגים או גם חבר שלהם, המבלה אתם את השעות של לאחר העבודה?
— זה תלוי בבוסן ובימאים. בדרך כלל הוא גם חבר שלהם, או של חלק מהם. אבל זה מחוץ לשעות העבודה. בעבודה הוא הבוסן וכולם חייבים לציית לו. חברים או לא חברים.

יש אומרים על שלום בן'אבן שהוא אחד הבוסנים הטובים באליים. מדברים עליו בסופרלטיבים: מסירות, יושר, נא' מנות, יכולת ביצוע, הריצות, אישיות חז' קה, שאינה מפריזה בסמכויותיה. בקי' צור: שביעות'רצון ומשאלת'איהולים — שיהיו לנו עוד כאלה...

שלום בן'אבן הוא "קצת" עולה חדש. 12 שנים בארץ. נולד בטנג'יר לאב שהיה צבע. סבו היה דייג, אך שלום אינו זוכר הרבה מאותה תקופה. "ימאית" של מש' פחתו. סבו נפטר כשהוא, שלום, היה בן ארבע.

כסף, הים זו האפשרות הטובה ביותר. לחברת אליים הוא מגיע במקרה. לא' הר חופשת חוף הוא חוזר אל הלשכה ושם מפנים אותו למשרדי אליים. הוא מתייצב ומעלים אותו על "ערד". כדי שיגיע לארה"ב ויצטרף שם ל"הריכרמל". — זה היה בשנת 1966. מאז אני משרת ללא הפסק באותה חברה.

18 הודשים שירת על "הר'הכרמל" והיא זכורה לו כאניה טובה.

— יש אניות חדשות ממנה, נוחות ממנה. עם תנאים הרבה יותר טובים. אבל היה שם צוות מצויין והיה נעים לעבוד עליה. הפלגנו בקו ארה"ב—יפן. היו הרבה נמלים בדרך והיה מעניין. כל ימאי וחולשותיו האישיות לנמלים מסויימים. שלום בן'אבן מתרפק באהדה על זכרונות נמלי יפן.

— זה הקו שאני הכי אוהב. ביפן נהניתי ביותר. המון טיולים, המון ברי' לויים. ארץ נחמדה ומעניינת. הרבה אפי' שריוות לבילוי בכל נמל. תחבורה מצוי' יינת. לא בעייה להגיע ממקום למקום.

מאז קיץ 1968 ועד היום הוא משרת על "תל'אביב". בתקופת שרותו על אניה זו התחתן, נולד לו ילד. על אניה זו רכש את שמו הטוב ואת מעמדו המק' צועי האיתן.

— האם אין אשתך לוחצת עליך ש' תחליף מקצוע?

— אשתי לא עושה שום בעיות. היא הכירה אותי כיסאי וידעה בדיוק למה היא הולכת כשהחליטה להתחתן אתי. היא גם מבינה שמבחינה כלכלית אין מה לד' בר בשלב זה על שינוי. בים אני מצליח לחסוך וגם נהנה מן העבודה.

— מה דעתך על החומר האנושי המ' אייש כיום את האניות שלנו?

— אני מדבר, כמובן, על הדרוגים. היתה תקופה שהיה מגיע חומר ממש ג' רוע. היו הרבה בעיות. באו כאלה שחש' בו שבים עושים רק חיים. שכחו שצריך גם לתת עבודה. היו משחקים הרבה קלפים. היו עושים חובות, היו מבנובים ביום אחד בנמל מה שהרוויחו במשך חודש ויותר. היום זה קצת השתנה. יש כבר חבר'ה שמתייחסים לענין יותר בר' צינות. משתדלים יותר וגם חוסכים כסף. (100 בעמ' 4)

— האם היתה לך בילדותך משיכה לים. האם חשבת אי פעם על ימאות כמקצוע?

— אף פעם לא. אמנם גרנו על יד נמל, ראיתי הרבה אניות, אבל אף פעם לא ראיתי עצמי על אניה. אחרי שסיימתי את לימודי, שלחו אותי ללמוד את מק' צוע הנגרות.

ב'1960 הוא עולה ארצה ונשלח לקי' בוץ ניר'אליהו, מול קלקיליה.

— אחרי ששה חודשים נוכחתי שצור רת החיים בקיבוץ איננה לרווחי. עובתי. הלכתי לסוכנות וביקשתי דיוור. נתנו לי חדר בצריף באשדוד. עבדתי קצת בחברת החשמל ואחר כך התגייסתי לצה"ל. שרתי בצבא 14 חודש ולאחר שהחרור עברתי לעכו, שם התקבלתי לעבודה כפועל בר' קרית'הפלדה. אחרי חודשיים פוטרתי. לא היתה עבודה. עבדתי בכל מיני עבודות זמניות. לא מצאתי שום בסיס כלכלי רציני. החלטתי לנסות את הימאות.

ההחלטה לנסות את הים לא היתה תור' צאה של סנטימנטים מתעוררים, או של זכרונות מבית סבא הדייג. היה זה שי' קול קר ומפוכה, ללא כל "צינונות".

הלכתי ללשכת העבודה בחיפה. היפנו אותי ללשכת העבודה של הימאים. שלחו אותי לצי'ם והתקבלתי שם כתניך'סיפון. הפלגתי בערך שנתיים, עליתי בדרגות, הלכתי לשבועיים לעכו וקיבלתי דרגה של מלח מוסמך. כבר בתקופה הראשונה שלי בים נוכחתי שמבחינה כלכלית אני מצליח יותר מכל השטחים האחרים שבהם עבדתי עד שעליתי לאניה. הבנתי שב' תור רווק, שרוצה להתבסס ולחסוך קצת

כל הכבוד ל"הר-סיני" אניה של אל"ים מקבלת שוב את פרס הבטיחות

העבודה נובעת מהפיתוח המואץ בצי ה"מסחרי". אם אנחנו רואים פגע רע בתאור נות ביבשה, הרי באניות פגיעה זו קשה יותר, וחובה עלינו לאחוז. באמצעים הרי" פים כדי לבלום פגע זה הקרוי תאונות עבודה".

כיום יש בצי הסוחר מאה ואחת עשרה אניות בבעלות חברות ישראליות. מהן כ"

הבטיחות המרכזית של צי הסוחר הישראלי. פרט ראשון לאניה, גביע וצ'ק על סך 1,000 ל"י — אשר הוכפל ע"י אל"ים. ניתן לא/מ "הר-סיני". תעודת כבוד אישית מטעם שר העבודה הוענקה על ידי מר יוסף אלמוגי למר יעקב רקנאטי. כאשר קם מר יעקב רקנאטי ללהיץ את ידו של שר העבודה, נשמעה באחד ה"

רם שידע את הסכנה. יודע כיצד להילחם בה" — אמר מר יעקב רקנאטי, מנכ"ל "אל"ים" בטקס חלוקת פרסי הבטיחות שהתקיים בראשית חודש מאי בחיפה.

זו השנה השנייה שמתקיימת תחרות לבטיחות בעבודה בין אניות צי הסוחר הישראלי. גם השנה בלט בה חלקם הרב של אנשי "אל"ים" בהקפדה על הבטיחות באניותיהם. הפרסים חולקו מטעם משרד העבודה, המוסד לבטיחות ולגיהות וועדת



28 בדגל זה. מועסקים בהן כארבעת אל" פים ימאים, מהם כאלף ומאתיים זרים. שר העבודה הודיע כי במלתמה בתאונות העבודה עומד משרדו לנקוט בשלושה אמצעים:

- (א) לחייב את כל בעלי האניות לקבוע ממונה מיוחד לענייני בטיחות, בכל אניה. זאת באניות גדולות ובאניות קטנות — יהיה הממונה קצין שעוסק גם בעבודה אחרת. הממונים על הבטיחות יעברו הכשרה מיוחדת.
- (ב) גם הימאים הזרים יבוטחו בכל הקשור לתאונות עבודה. לשאלה זו עדיין אין פתרון, אך שר העבודה הבטיח שיימצא מוצא כלשהו.

שולחנות הערתו של ימאי העובד בחברה אחרת: "הוא לוקח את ענין הבטיחות בצורה אישית. הלוחאי והייתי יכול לומר כך גם על המנהלים שלי..."

אין כל הצדקה לכך ש-380 ימאים, בשנה האחרונה, יפגעו באניות" אמר השר אלמוגי בדבריו ברכתו לזוכים. "זה לא קשור בקוסיגין ובסאדאט, זה תלוי בנו! על פי נסיונן של ארצות אחרות, אי אפשר למנוע זאת לחלוטין, אך אין ספק שאפשר להפחית בהרבה את הפגיעות. יש פגעים ופגעים שאינם תלויים בנו (כחוצאה מפעולות איבה) אך הנפגעים בעבודה הם, חוצצת עצמית". עוד סיפר השר כי העלייה בחאונות

ורקור על... (המשך מעמ' 3)

אני מכיר כמה חבריה צעירים, שאחרי שנה וחצי בים כבר יש להם הסכנות די רציניים, בארץ ובחוץ-לארץ.

— האם ימאי פשוט יכול לתגוע לחסי כונות רציניים?

— בהחלט. הוא יכול גם לבלות וגם לחסוך בתנאי שלא ישתולל. מלח כשיר יכול היום לחסוך, בלא מאמצים מיוחדים. 2000 דולר בשנה ועוד 2000 לירות במטבע ישראל. זה כמובן עם שעות נדירות וכל מיני תוספות אחרות. המדובר ברווקים. ואיפה יכול בחור כזה לחלום על חסכון כזה בעבודות בחוף?

— ומה עם ימאי נשוי?

— לדעתי יכול מלח כשיר נשוי, עם ילד, לחסוך ממשכורתו בשנה, אחרי ש" משלמים בארץ משכורת לאשתו, קרוב ל-8000 לירות בכסף ישראלי ובמטבע זר יחד.

*

— מה עושים המלחים באניה לאחר שעות העבודה?

— בדרך כלל יש הרבה זמן חופשי. אז יושבים בחדר הבידור, משחקים רמי, או ש"בש. אחר כך יושבים בחדר, שר תים קצת, מפטפטים, שומעים תקליטים. מעבירים איכשהו את הזמן. את הזמן שנשאר מבלים בשינה. כן, ישנים הרבה מאוד. ותמיד מחכים לגמל. בעיקר לגמל הבית.

דוח על תאונה*

שמוש בקסדת מגן

כל ימאי הנמצא במקום שבו עובדים ימאים בגבהים כגון: תרנים, חלקים על יונים של מנופים, מדורים עליונים של חדרי מנונה וכו', חייב להכוש קסדת מגן. דווח לנו על תאונה שקרתה בחדר מנונה באחת מאניות צי הסוחר הישראלי, אשר בה מכוואי המשמרת נפצע קשה לאחר שנפל על ראשו מוט ברזל (לום).

1) מוט הברזל החליק מידי עובד מנוע אשר עבד בחלק העליון של חדר המנונה. אף על פי שכוו נפילת המוט נעצר מפעם לפעם ע"י הסולמות, נפצע המכוואי קשה. היה צורך לאשפוז לתקופה ממושכת בב"ח; מכוואי זה הושבת מעד בודה למשך כשנה.

ברור כי קסדת מגן הייתה מונעת או לפחות מקטינה את הפגיעה במקרה כזה. זכרו כי קסדות מגן נמצאות באניה וע"י ליכם להשתמש בהן.

2) תאונה אחרת, היא המקרה של רב המלחים אשר לא האמין בשימוש בקסדת מגן.

התאונה קרתה כאשר התכופף רב המלחים על הספון על מנת לקשור את הספן של הבילת עצים אל קרס המנוף הסחורה; כאשר הוא הרים את ראשו בכדי לתלות את הספן לתוך הקרס, פגע הקרס בראשו של רב המלחים מכיוון שהימאי אשר הפעיל את המנוף הקדים להוריד את הקרס מבלי לחכות לתוראה. תאונה מטופשת זו גרמה לכך שרב המלח חיס אושפו בב"ח לתקופה ארוכה, סבל קשות. מפגיעה זו תרוחק מהעבודה לזמן רב ועדיין סובל מדי פעם מכאבי ראש חזקים.

אנו בטוחים כי רב המלחים הזה איננו חושב יותר כי קסדת המגן הינה מיותרת וכדבר אשר נמצא בשימוש אך ורק במספנות, אלא גם כמגן עבורו ועבור ימאים באניות.

* הומר זה נסטר לפיסום ע"י ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסחר הישראלי.



פרס בטיחות — ל.הר סיני*

חביב, שבא לטקס עם רעייתו רחל ובתו הקטנה והחמודה יעל, הגיע לטב"ח בכות אשתו. "כי אני בישלתי בבית וכך התרגלתי לבשל". לרחל ולחביב אסבן עוד שלושה בנים גדולים. כולם לומדים מקצועות טכניים. לבשל — אינם יודעים. אבל על הבטיחות יקפידו — הוא מבטיח.

אדוארד סלמה הוא בן 30 ומתהנן ב"27 ביוני, אי שם על החוף הוא נמצא בחופשת התנונה. על הים הוא רב מלחים, באניה "ערד". את הפרס האישי קיבל, לדבריו, "כי שמרתי על הצוות שלא יפצעו". לדוגמה: בהטענת אניה ובפרי קתה אני דואג שכל האנשים יחבשו כובע עי מגן פלוס נעלי בטיחות ואנשים ער שים זאת ברצון. מולם רוצים להיות בריאים ושלמים".

חיים דזאן, בן 24, רווק, גם הוא על "ערד", סיפונאי שקיבל פרס "מפני ששמרתי על הבטיחות. דאגתי כל הזמן שכל דבר שאני עושה, יהיה גם בטוח וגם בסדר". אבל הכי "בסדר" היא כמיר בן, האניה "הרסיני" שקיבלה את הפרס הראשון. אומר אדם הרבסט בן 25½ חובל ראשון אשר קיבל את הפרס בשם האניה. אנו מקיימים הרצאות, הדרכה ותרגולי בטיחות והדבר הכי חשוב, שלא רק מדברים אלא עושים". אם כך, מה הפלא שב"הרסיני" מצב הבטיחות הכי טוב? ומי שלא מאמין — אומר החובל הראשון שהוא גם האהראי על עניני הבטיחות — שיבוא לראות.



טר העבודה מר אלמוגי מוסר למר רגנטי תעודת כבוד על שעשה כמיטב יכולתו לקידום הבטיחות בעבודה ולהגנת האדם העובד

2) החוק על פיצוי לנפגעים בפעור לוח איבה יתוקן, ויכללו בו גם הימאים הורים.

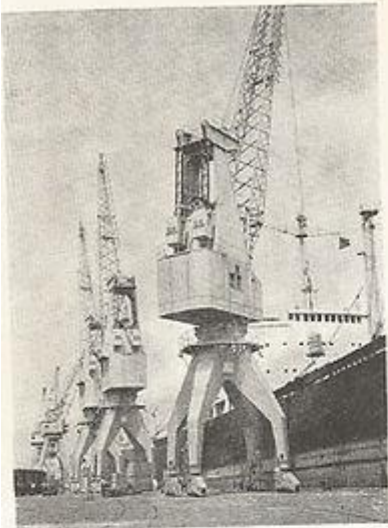
ומדברי שר העבודה אשר נשמעו ב"תשומת לב מרובה מצד כל הנוכחים ב"טקס נעבור לשיחה קלה עם הימאים ש"קבלו פרסים אישיים תודות להקפדתם על הבטיחות באניותיהם.

רמי גורדון הוא מכוואי ראשון על א/מ "הרסיני". הוא בן 29, רווק (בי"ח תיים) ולומד בקורס למכוואים ראשיים. על מה קיבל דגל ותעודה? על הדברים הרגילים שעשינו, הוא עונה בצניעות. "אנו משרים מקפידים על הבטיחות, ואין בכך שום דבר יוצא דופן".

— אבל בכל זאת, למה דווקא אתה? — כנראה עשו הגרלה", הוא עונה בסגנונו המוכר. "כי לא היו תאונות באניה, ואני הריב שזה הדבר החשוב".

זה שבע שנים שרמי קשור עם "אל" ים", הוא היה על "הרגלעד", "גבר", "הר" קסטל", "הרסיני" — והכי טוב על "הרסיני", הוא אומר. זאת גם האניה הראשונה סאליה עלה בתפקוד בכיר, לכן יש כאן באפשרותו להקפיד יותר על הבטיחות.

עוד נציג חביב של "הרסיני", חביב אסבן, טבח, שנה על "הרסיני". את הפרס האישי קבל לאו דווקא על מאכליו המזרחיים האהובים על אנשי האניה, אלא בזכות "קידום הבטיחות". לדבריו, עומד נושא זה בראש דאגותיו, לא פחות מן האוכל המתבשל בתנור.



חנופי חוף חדשים בני 15 טון לפריקת בולי עץ ומטון כלי כבד באזור קישון.

עבודות פיתוח בנמל חיפה



מאת יאיר בר-משיח

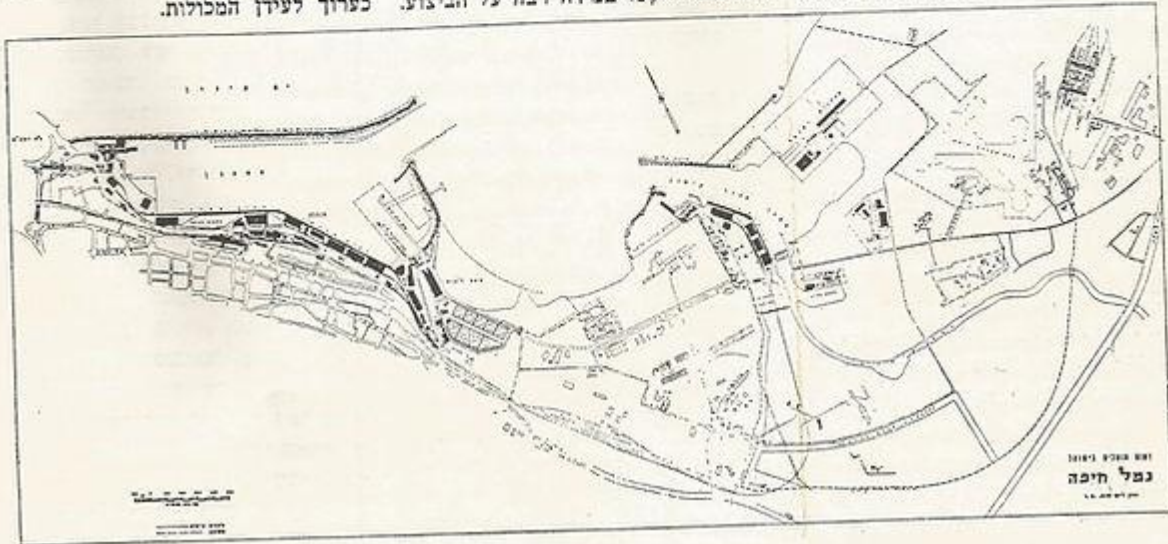
יודלו של הסחר הימי וההתפתחות המהירה של שיטת ההובלה במכולות נתנו דחיפה לזרזו תכניות הפיתוח וההצטיידות של נמל חיפה. ברוב נמלי העולם פתרו את בעיית הטיפול במכולות ע"י בניית רציפים או נמלים חדשים, עם שטחי אחסנה נרחבים וציוד מתאים ברציפים ובשטחי האחסנה. הכורח להכיר את נמל חיפה לעידן החדש, תוך זמן קצר יחסית, חייב, בשלב ראשון, "להתאים" את הנמל ליעד החדש ולתכנן פתרון לטווח ארוך.

כד בבד עם ביצוע עבודות הפיתוח להכשרת המסוף הזמן ציוד מתמחה לטיר פול במכולות לסוגיהם, אשר בחלקו הוכר גם בינתיים לשימוש. בין היתר נרכשו מלגות צד בעלת כושר הרמה של 25 טון, עגלות להובלת מכולות, 3 מכולנועים לטיר גוע מכולות בשטחי האחסנה, בעלי כושר הרמה של 30 טון. 2 מנופי חוף חדשים של 25 טון הופעלו בינתיים לפריקת המ" כולות וטעינתן לאניות. ציוד אחר שהוזמן כולל טרנסטיינרים לאחסנת סחורות ומ" נוף גשר בעל כושר הרמה של 43 טון, העתיד להגיע בחדשים הקרובים, ואשר עם הפעלתו יוכל הנמל להכריז על עצמו כערוץ לעידן המכולות.

שקום מסילות דגון, הקמת טרנספורמטור חדש, פרוק חלק מעמודי גשר דגון מ" מערב והעברתם למזרח, רצוף שטחים ושנוי מערך השערים הדרומיים ועוד. העבודות הנ"ל לא היוו בעיה מבחינה הנדסית, אך פיצולם לעשות עבודות קט" נות והצורך לבצעם, תוך תקופה קצרה, באזורים בהם נמשכו עבודות התפעול הרגילות, היקשו במידה רבה על הביצוע.

היערכות לעידן המכולות

בשלב א' יופעל הרציף המערבי, אשר שימש בעבר לאניות בולי עץ, כרציף מתמחה לטיפול במכולות. היה צורך לבצע שורה של עבודות פיתוח על הרציף וב" שטחי האחסנה הצמודים אליו כדי להכ" שיר אותו ליעד. עבודות אלו כללו: התקנת פס לעגור רן מכולות, בניית תעלות ושוחות חשמל,



יחד עם ההערכות לעידן המכולות נע" שות בנמל עבודות פיתוח גדולות ההופ" כות בהדרגה את אזורי הנמל לאזורים מתמחים לפי סוגי המטענים.

הטיפול בבולי עץ

הטיפול בבולי עץ, אשר במשך כל השנים נעשה באזור המערבי של הנמל הראשי הועבר לנמל קישון. כאן, בקישון, בוצעו שינויים רבים ברציפים ובשטחי האחסנה לקליטת הבולים. בין היתר פורק מחסן אשר שימש בעבר לאחסון מטען כללי כדי לפנות שטח אחסנה לבולים. על הרציפים הונחו פסי צבירה. עליהם ה" צבר 3 מנופי חוף בני 15 טון כ"א לפריקת הבולים, ונרכשו מלגוזות נוספות המותא" מות לטיפול בבולי עץ בשטח. עם העברת הבולים לאזור קישון הפך נמל זה לנמל מתמחה, בלעדי כמעט, בעצים לסוגיהם ובבולי עץ המיובאים לארץ. לאחסון הע" צים הוכשרו כ"35 דונם נוספים בחלקו הדרומי של נמל קישון אשר בחלקם הוה" כרו ליבואני העצים.

מסוף כימיקלים

ליד מספנות ישראל טוקס הולך מסוף הימיקלים שישתרע על שטח של כ"150 דונם, במקום נבנה רציף באורך של 330 מ' ובעומק עד 9 מטר לידו יעגנו מיכליות המובילות הימיקלים לסוגיהם.

רוחב הרציף יהיה 20 מ' והוא ירוצף באספלט. עליו יותקנו מימ, חשמל ותעלה לצנרת שתוביל לכל המפעלים הכימיים שיוקמו בשטח המסוף.

(109 בעמ' 8)



ייבוש 200 דונם בחוף שמן.

צועה תלוי בראש וראשונה בהגנת החוף ע"י הארכת שובר הגלים הראשי של הנ" מל. עבודה זו כרוכה בהשקעות עצומות שקשה עדיין לאמוד אותן.

על מודל של נמל חיפה, הנמצא במע" בדות הידרוליות בצרפת, נעשים נסיונות, והממצאים הם שיכתיבו בסופו של דבר יהיה ע"י הארכת קטנה יחסית (300-200 מ') של שובר הגלים הראשי להגן בצורה טובה על הרציף המתוכנן.

מכל מקום טרם נפל הפור ואין טעם, בשלב זה, לפרט את התכניות. דבר אחד ברור שבכל מקרה יודקק הנמל לשטחי אחסנה גדולים לאחסנת מכולות. למטרה זו הוחל בייבוש שטח של 200 דונם בחוף שמן, אשר ישמש את המסוף שיוקם אם במזרה הנמל הראשי או לאורך חוף שמן עצמו.

הכנסת הציוד החדיש והמשוכלל מחיי" בת התמחות של עובדי הנמלים בהפעלת הציוד ובתחזוקתו. סרכו ההדרכה בנמל ער לנוסא והוא מקיים בקביעות קורסים והשתלמויות להכרת הציוד.

שלב ב' של ההיערכות לעידן המכולות כולל בניית רציף מתמחה בחלקו המזרחי של הנמל. תוכנית זו קשורה בהשקעה של עשרות מיליוני לירות, והיא נמצאת בבדי" קות סופיות. האלטרנטיבות הנראות לעין הן:

א. הקמת רציף אצבע בחלקו המזרחי של הנמל במקום מוח המטענים ומזח הדלק.

ב. בניית מסוף נפרד בחוף שמן. בניית הרציף בשטח חוף שמן, אם תת" בצע, תתן דחיפה רצינית לתכניות הפי" תוח של הנמל לטווח קרוב ורחוק. ב"י



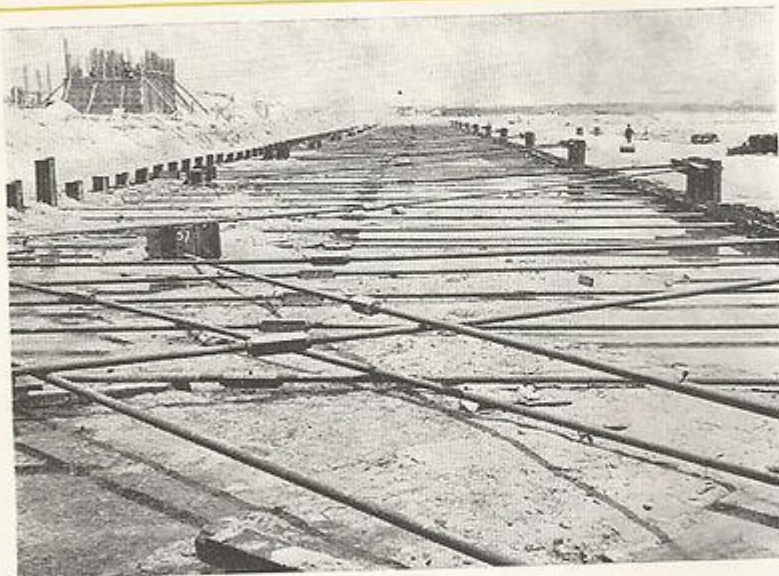
הכשרת שטחי אחסנה למיכליות במערב נמל חיפה

הסיבוב הגדול של המיכלית

החברה, הנמצאות בנמל; מגיע מזון, ומגיעים גם המחליפים.
 9.3.72 — קדימה, אנחנו בדרך.
 17.3.72 — הגענו לנמל הטעינה. נמל? לא רציף ולא חוף. צינור הטעינה נמצא שם מהים והדלק מתחיל לזרום. כמוכנס שפתאום אין מספיק מטען, מתחילה סעי' רה, והטעינה נמשכת 5 ימים.
 22.3.72 — מתחיל השלב השני. שוב מפליגים. הים שקט ומוגן האויר נפלא.

פילו מלח אין, וכמוכנס, הקצין הראשון, מבקש דחוף צבע סקריפרום וכו'.
 כעבור זמן קצר נהירה שניה: אני יורד, אחי מתחתן. אני יורד כי אצל הדר' דה בטבריה גילו אולקוס; אני יורד, מוכן להפליג רק בקו אילת (מקום שער רגע זה היה מקולל, חם ומשעמם) וכן הלאה וכן הלאה.
 באילת מתחילים דברים להסתדר, מפות נלקחות משתי אניות אחרות של

1. נא להכין הזמנה לשלושה חדשים; ההפלגה הבאה שלנו היא לים התיכון.
 כך מתחיל הסיפור. תוך שניות מגיע הסיפור לחדר מכונות, לטיפונאים בהר"טום וכמוכנס — למטבח.
 מתחילה הנהירה לחדרו של רב החר"ב. לקצין השני חסרות מפות; המכונאים צריכים דלק, שמנים וחלקי חלוף; במשק נגמר פחאום הקמח, אין שמן וא"



בניית רציף חימיקלים באזור קישון.

עבודות פיתוח בנמל חיפה

(המשך מעמ' 7)

העמקת רציפי אזור קישון
 בחודש הבא יוחל בהעמקת המים ליד הרציפים הדרומיים של נמל קישון מ-6.5 מ' ל-8.5 מ'. העמקה זו תאפשר הכנסת אניות גדולות יותר לנמל קישון. העבודה תתבצע בשני שלבים ותסתיים בסוף 1973.

עבודות פיתוח נוספות

בקרוב יפורסמו מכרזים לביצוע 2 עב"ר דות גדולות. האחת: הקמת בית מלאכה מרכזי בחלקו המערבי של הנמל ליד שער דולפין והשניה הקמת בית הנתיבות הימי מעל לגשר העילי.

מה הן התחזיות לטווח ארוך?

בחוף שמן ייובש שטח של 500-700 דונם ולאורכו יבנו רציפים מתמחים לשי"נוע מכולות בעומק של 14 מ', שיהיו מורגנים ע"י הארכת שובר הגלים הראשי ב-600 מטר ושובר גלים קישון בכ-700 מ'. השיבותו של נמל קישון, כנמל עזר, תוקטן. הוא יתפוך להיות אזור לתעשיות שיש להם זיקה לנמל, לצורך קבלת חמרי גלם. הכוונה בעיקר לתעשיות הזקוקות לחמרי גלם בנפחים גדולים, כאשר מחיר ההובלה היבשתית הנו בעל משקל רב במחיר המוצר.

גם תעשיות כימיות הזקוקות לשטח יבשתי גדול ורציפי שינוע ימצאו את מקורם באזור זה.
 יתכן שנמל קישון ישרת בעתיד שיטות הובלה בדוברות (LASH) רציפיו הר'דודים יחסית יענו למטרה זו. מכל מקום לא יהיה צורך לבנות רציפים תפעוליים נוספים באזור קישון ועדיף יהיה לבנותם בחוף שמן שם יש עורף יבשתי רחב ומים עמוקים.
 חלק מהנמל הראשי ישרת בעתיד את שרידי הסחר הימי בצורתו הקונבנציונלית. אם הדרישה לשטחי אחסנה תגדל יהיה צורך במודרניזציה נוספת של חלקו המזרחי, ע"מ להתאימו לייצוא פרי במ"כולות. יתכן שיהיה צורך לפרק מחסנים ולייבש שטח מהמעגן. מכל מקום אפשר לחזות שגם האזור המזרחי של הנמל הר'ראשי יתמחה להובלה במכולות לפי סוגי המטען או המכולות עצמן. כמו מכולות לתוצרת חקלאית, מכולות קירור ועוד.
 כבר כיום קיים תהליך של התמחות אזוריים לסוגי מטענים שונים, ויש לצפות שבשלב מאוחר יותר תהיה התמחות רציפי פים שתחייב הצמדת ציוד וכוח אדם מקצועי להפעלתם. זוהי התפתחות רציבנית לית המעלה את פירון העבודה ומשפרת את השרות.

המזרחי, ע"מ להתאימו לייצוא פרי במ"כולות. יתכן שיהיה צורך לפרק מחסנים ולייבש שטח מהמעגן. מכל מקום אפשר לחזות שגם האזור המזרחי של הנמל הר'ראשי יתמחה להובלה במכולות לפי סוגי המטען או המכולות עצמן. כמו מכולות לתוצרת חקלאית, מכולות קירור ועוד.
 כבר כיום קיים תהליך של התמחות אזוריים לסוגי מטענים שונים, ויש לצפות שבשלב מאוחר יותר תהיה התמחות רציפי פים שתחייב הצמדת ציוד וכוח אדם מקצועי להפעלתם. זוהי התפתחות רציבנית לית המעלה את פירון העבודה ומשפרת את השרות.



פסח על האניה וחלוקת שי

חנה — חיפה. צרכנו 2330 דלק, היסלנו כמה אלפי ביצים. אין ירידה לחוף. השל"טונות לא מגיעים.

25.4.72 — קבלנו "פסים" לרדת לחוף. חליפות ועניבות נשלפו מהנפטליון. הצי וות יורד לסירה ולחוף ו... הצנורה מתקה. כך נגמרה עוד הפלגה ארוכה, משעממת אבל מוצלחת. הודות לצוות טוב, מצב רוח טוב, ואניה טובה.

לסיכום עובדה מעניינת. עובדנו את אילת 40 אנשי צוות. הורדנו אדם הוליה בקיפסאון, והגענו לנמל באירופה 40 איש. אין כאן טעות. פשוט מגיע מול טוב לאחד הקצינים שהפליג באניה עם אשתו. מה שלא עושה השעמום...

ימאי ישראלי.

באבטיחים, עקב צורך טעויות הגיעו לא"ניה 1,000 ק"ג אבטיחים במקום 100 ק"ג שהזמנו. מקבלים אבטיחים בצהרים וב"ערב, מוכרחים לגמור אותם לפני שירקבו. אני כבר מתגעגע לבגנה קטנה צהובה ועדינה.

19.4.72 — ערב יום העצמאות. המי סיבה לא מוצלחת. שוב משעמם, הזמרים לא שרים. לגיטרות כבר מזמן אין מית"רים.

21.4.72 — עברנו את גיברלטר, נכנס"נו לים שלגו" ל"אמבטיה" ועוד כל מיני שמות שנתנו במשך הזמן לים התיכון.

24.4.72 — הגענו לנמל הפריקה בים התיכון, זורקים עוגן בחוף עקב שביתת גוררות, גמרנו 47 יום בים, 14215 מייל ימים. מרחק השווה ל-659 נסיעות פרדס

28.3.72 — חוצים את קו המשווה. "נפטון" מקבל את הפיקוד. הטירונים עוברים את הטבילה המסורתית. כאשר על הראש נמרחת ביצה מסריחה, הגב נצבע בצבע ספון והבטן נמרחת בתערובת בול"דגים — שמן ודלק ותומרים שונים שאנ"ש'י חדר המכונות הטילו, וכולדגים כאשר הם התעצלו לעלות למעלה...

29.3.72 — ערב פסח. ארוחה משות"פת לכל הצוות ולאחר מכן מסיבה. מת"גלים כשרונות; אחד נגן גיטרה, חבר בלהקה מקצועית מברא שבע, אחד נגן גיטרה וזמר שירי המערב הפרוע; אחד מחקה את גולדה מאיר, בן גוריון. שמחה וששון.

1.4.72 — לרב החובל נמסר מברק. נא לחזור מיד לאילת. התקשר בטלפון דחוף עם אליהו ברכה. השמועה טסה באניה. רב החובל רץ לגשר לבדוק את המפות, והצוות מהמה לראות את הסכוב של 180°. מתברר שאשתו של רב החובל והאלחוטאי הכינו מברק מתיחה של הרא"שון באפריל...

4.4.72 — משעמם. המתח מתחיל לע"לות. את הסרטים כבר ראינו בפעם הר"ביעית לפחות. ובכלל, כבר נמאסנו אחד על השני לאחר 27 ימים בים.

6.4.72 — הגענו לקייפטאון, ערפל סמיך. לא רואים מטר קדימה. באמצעות המכים ומכשירי קשר גולינו את סירת האספקה. מקבלים סירות, ירקות וחלב. מורידים אדם הולה לחוף. מגיעים דאר ועיתונים. כעבור 22 דקות טוב בדרך.

13.4.72 — שוב חוצים את קו המשווה, אבל הפעם צפונה. כולם כבר מפותמים



לאחר הפלגה בת 55 יום סביב כף התקווה הטובה - המיכלית באה לאשקלון

היא גחה ומופיעה מתוך האובך המכסה את אופקיו של ים ביום שרב. גדולה, כבדה, חורשת את המים בעצמה ובבטחה. ממולה חופה של אשקלון והצוק שעליו חוות המיכלים.

בלב ים, כדי לקבל אספקה מהחן והמשכנו הלאה. אחר כך הגענו לנמ הפריקה בים התיכון ושם עמדנו כמ ימים. החברה ירדו לחוף, עשו חיים והת פרקו. ערכו קצת קניות ושוב יצאו לדרך ועכשיו הגענו. החברה, כמו כן, מתים לך דת לחוף, אבל פה אין סידורים מתאימים לזה. וזה רע מאוד. כשאתה מפליג רחוק מהארץ ולא רואה את הבית, או את יודע שאתה רחוק, שזה המצב ואין ברירה אחרת. אבל כשאתה מגיע לכאן, רואה את החוף, כמו על כף היד, ויודע שלא תוכל לרדת, ואם תוכל לרדת לא יהיה לך מספיק זמן כדי להגיע הביתה ולהחזיר, זה מה שגורם לבן-אדם את הנשמה. אני מפי חד שהרבה אנשים ישברו מזה ולא ירצו לעבוד על הקו הזה.

אנייה טובה, מבח טוב איך האניה עצמה?

טובה מאוד. — קובע יהודה שוטלנד — תראה, אני מכיר כמה וכמה אניות. כמו כן, שהאניות שהחברה בנתה בעצמה הן הרבה יותר נוחות לצוות מבהינת המ גורים. השרותים טובים יותר, הריח טוב פרט המיטות טובות יותר. אבל בסך הכל אין מה להתאונן. האניה חדשה. התאים יפים. ומערכת מיווג האויר היא יוצאת מן הכלל. עוד לא הפלגתי באניה שבה מערכת מיווג האויר כל כך מותאמת ונעימה. גם האוכל היה מאה אחוז. יש לנו טבח זהב, מוריס.

מוריס עומד על הסיפון, ממתין עם עוד קבוצת ימאים ללאנץ' שיקח אותם לנמל אשדוד. מהם שנוטים את המיכ לית, מהם שיורדים לחוף לכמה שעות כדי לגשת לרופא, או לטלפן הביתה. מר ריס יחזור לאניה עם הלאנץ' של הצוות. בטוח שיחזור. אניה מצויינת. צוות נפלא. היא יודע שהם אהבים אותו ולפיכך הוא אהב אותם.

שלה לחמך לדיגים

דעתו נחה עליו. שופע הלצות בניב המיוחד שלו.

מוריס הוא מספר עצום. — אומרים חבריו הימאים, — כל היום מתלוצץ, ער

המסגר, יהודה שוטלנד, לבוש בסרבליים כחולים, מחייך.

היתה נסיעה ארוכה מאוד, אבל טר בה מאוד. — הוא מספר — כמעט חודשיים מהרגע שיצאנו מאילת ועד שהגענו לכאן. למה נסיעה טובה מאוד? פשוט, מפני שהיה צוות מצויק, לא היו בעיות, לא היו קטטות, היתה אניה שמחה. קודם כל יש לזקוף את זה לזכותו של רבי-החובל פישמן. השקט שלו, האישיות שלו, הנהיגות שלו, כל אלה תרמו את שלהם. אדם נוסף שבזכותו שררו משמעת ורוח חברית היה ה"בוסן", צוקר. בחור פנטסטי. הנהיג את האנשים שלו כמו שצריך. גם מקצועי וגם בן אדם. החברה היו מר כנים ללכת בשבילו באש ובמים.

יואים את הכית — ואלו לא באים

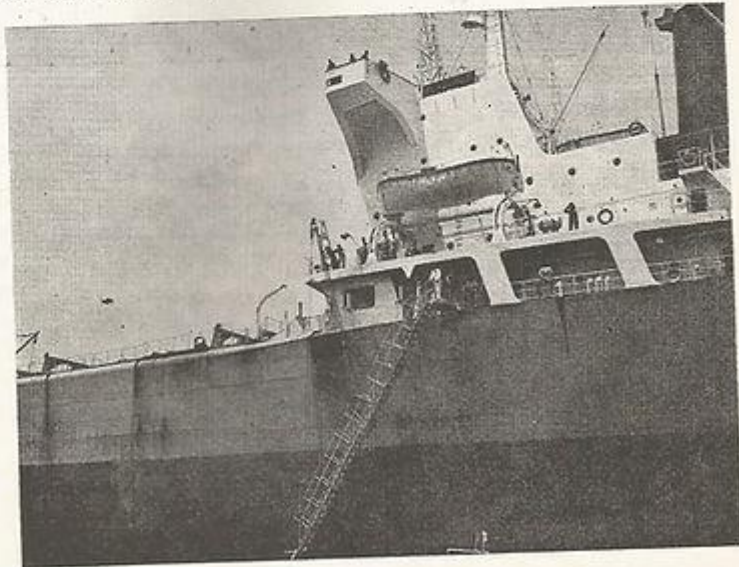
הרפתקאות מיוחדות בדרך לא היו לנו. — ממשיך יהודה שוטלנד — רוב הזמן ראינו רק מים ושמים. עבדנו, שיר חקנו ששיבש, קלפים טאטשר והזמן עבר. מול חופי אפריקה הדרומית עמדנו שעה

במרחק של כ-3 מיליון מן החוף היא עוצרת. טובבת על מקומה וניצבת במק ביל לקו החוף.

הלאנצ'ים עם הנווט, עם אנשי הר שויות הקושרים מקיפים אותה בטירטור עסקני ומסיפונים ניתן למוד את ממ דיה הכרסתניים, את גובהה, את אדרי רותה המאורכת. האנשים הרוכנים מגשר הפיקוד שלה, התלוי כאילו בחצי הדרך לשמים, נראים זעירים-זעירים הם מצוי יים שם כמו להדגיש את קוטתה הרמה. המיכלית שלנו בהיריה-אפרפרה, נקיה ושמורה. דגליה נחבטים ברוח באון. אלה שבאים לקבל את פניה מחדים אותה במבט מיוחד: לא סתם אניה שע"ת תה ערד. "גלה" אחת; אלא אניה שעברה מקו לקו והגיעה זה עתה, אך לאחר מסע ארוך, ממפרץ אילת אל הים התיכון. מכאן ואילך תפליג בקו זה בקביעות.

שבחים לקפטן ולמכונן

מורידים את הסולם המכני ואנו עולים עליה. הראשון שאנו נופלים עליו הוא



המיכלית עוגנת מול חוף אשקלון — אחרי 55 ימי הפלגה

הפלגנו אז לדרום-אמריקה והאניה עגנה בריודה-ניירו 23 יום. זה היה ירח דבש נפלא, — היא נזכרת.

את בעלה הכירה שושנה ב...תחנת אר טובוסים בנווה שאנן, בחיפה.

למרות שאנחנו גרים בחיפה באותה שכונה, אף פעם לא נפגשנו. יום אחד עמדתי בתחנה בשכונה המתנתני לאור טובוס. עברה מכונית קטנה. עצרה, והי נהג, בחזר צעיר, הציע לי טרמפ. כך הכרנו. התחלנו לצאת ורק אחרי היסוסים מסויימים הוא גילה לי שהוא ימאי וכי הוא נמצא כרגע בקורס בעכו.

סופו של ה"טרמפ" הזה ידוע, ומתוך ארבע שנים שהם נשואים, כבר בילתה שושנה על הים למעלה משנה וחצי.

פרידה מן המיכלית

בסך הכל זוהי חוויה די נעימה. אנח"נו עדיין צעירים. אין התחבובות מיוחדות. אין ילדים שצריך לדאוג להם ול"השאר אתם בחוף בגלל לימודים בבית הספר. מה אני עושה בהפלגות? קוראת המון, תופרת, רוקמת ודואגת שהתא יהיה נקי, מסודר ונעים. הרי זה בסך הכל הבית שלנו.

ההפלגה האחרונה? היתה ארוכה מאוד, כמובן. יותר תמישים יום מאילת ועד לנמל הפריקה, בלי אף נמל של ממש בדרך. זה היה, כמובן, חד-גוני. אלא שבאמצע היו לנו סדר פסח ומסיבת יום העצמאות. את הסדר ערכו בחדר האוכל של הצוות. היה נחמד. רב החובל כתב מעין מסכת היתולית. אותו דבר עשה הסטיארט צבי. שניים מן הימאים ניגנו על גיטרות. שרנו שמחנה. זה שבר את השיגרה. מסיבה דומה ערכנו ביום העצ"מאות."

מישהו מבחוץ מודיע כי הלאנץ' הגיע.

איך זה להיפרד עכשיו מן האניה?

„עד כמה שרוצים להיות בחרץ, זה קצת עצוב. 5 חודשים רצופים על האניה עושים אותה לחלק ממך. ואני מרגישה פתאום כאילו אני עוזבת את הבית שלי, ואני כבר מתחילה להתגעגע אל האנשים שכאן. הרי בסך הכל להיות על אניה זמן כה רב זה כמו להיות בקרב משפחה קטנה. ומשפחה תמיד קשה להיפרד. אפילו שהפרידה היא זמנית.“



בנמל אשדוד מטעינים אספקה שתשלח למיכלית העוננת מול חוף אשקלון.

טרמפ בחיפה

מנופי המיכלית מרימים מן הים את הגמישים — אלה הם צינורות הנפט דמויי-הנחש. פי הצינורות נרתק אל בתי הקיבולת ורם שהור סמיך ובלתי נראה מתחיל לזרום אל תוך המיכלים הריקים. אט אט יתמלאו המיכלים והאניה הענקית הזו תשקע ותלך — ועדיין תשאיר גדולה וגבוהה.

בחדרו של קצין המכונות הראשון אר"רות אשתו, שושנה שולר, את מוזודותיה. היא אחת משלוש הנשים ש"איישו" את המיכלית כרעיות. אחת היא אשתו של רב החובל גדעון פישמן והאחרת היא אשתו של הקצין הראשון, שהוא בן הלאום היווני.

שושנה שולר היא „ימאי" ותיק. היא מרבה להפליג עם בעלה ולאחרונה היתה אהו באניה תקופה רצופה של 5 חודשים.

ימים מספר לאחר שנישאה לבעלה — זה היה בדצמבר 1968 — עלתה עמו להפלגה על האניה „תל אביב“.

שה לנו בידור לא נורמאלי. הוא גם דואג שההפלגה תהיה בסדר: כל בוקר, כשהוא עושה את הלחם, הוא שם חתיכת בצק הצידה ואחר זורק אותה לים. בשביל הדי גים'י למה אתה זורק להם אוכל? אנחנו שואלים אותו, והוא אומר: שיאכלו, שיהיו מבסוטים ויכרכו את האניה שלנו שתפי ליג בסדר ושזהים יהיה שקט.“

„אולי זה לא עוזר? — מרים מוריס את ראשו ומבטיו מחוייכים — 54 ימים זרקתי כל בוקר בצק לדגים. 54 ימים היה לנו ים זהב. זה בה לנו סתם ככה? חס ושלום! זה בא לנו מהברכות שהדי גים עשו בשבילנו.“

כשעתותיו בידו מבדר מוריס את החבריה בלחמניות. איך מבדרים בלחמ"ניות? פשוט מאוד, עושים לחמניות בדי מות דיוקנם של אישים חשובים ונודעים, כמו גולדה מאיר, אבא אבן וכיוצא באלה. אתה מתיישב לשולחן, מגישים לך סלס"לות לחמניות, אתה שולף מתוכה אחת — ומי מצוי בידך? ראש ממשלת ישראל, שר החוץ שלה. צוחקים מלוא הפה. עוד אחד מתעלוליו הרבים של מוריס הטבה

כאן נסתים החלק הטקטי של הערב והחלה המסיבה, שנפתחה בארוחה. לאחר הארוחה הונמנו המסובים אל רחבת הרי קוד והבילוי נמשך עד שעה מאוחרת.

באחד השולחנות הסב עם רעייתו רבי המלחים טוויטו — גבר גבוה, חסון, בעל הוות נמרצת, המתאימה לזהותו המתבקשת של „בוטן“. טוויטו, אב לחמישה ילדים, משרת כבר שש שנים באניות החבר'ה, מזה שנה על „הר סיני“. לים „עלה“ לפני 13 שנה.

על ההפלגה האחרונה מספר טוויטו: „יצאנו עם מטען ברזל מאירוסה לנמל אחד בארצות-הברית שנקרא מוביל. איך שנכנסנו לנמל, תפשה אתנו שם שביתה, בגלל זה נשארנו שם 10 ימים ואת הסדר ערכנו על האניה בנמל. היו לנו אורחים לסדר הזה: עתונאי וצלם טלוויזיה, שהנציחו את הערב. למחרת ראינו את התוצאות הן בטלוויזיה והן בעתונות המקומית. הסדר היה מצלח מאוד. היתה אורה טובה, שרנו ובילינו טוב, כמוכן, שכל אחד נזכר אותה שעה בבית שלו. במשפחה, בילדים, הנאלצים להגוג בלי ראש המשפחה. אבל זה גורלו של ימאי“.

על הצד הבטיחותי באניה אומר ה„בוטן“:

„כמוכן שרצינו לזכות בפרס. אבל יותר חשוב מהפרס זה הרצון לחזור הבית תה שלמים ובריאים. וכשאתה רוצה גם לחזור בשלום וגם לזכות בפרס, עושים מאמץ. אבל ענין הבטיחות כבר נכנס לדם, גם בלי המחשבה על פרסום. ענין הבטיחות הוא אצלי אחת הדאגות הראשונות ואני מאוד מקפיד בשטח זה. בעיר קר צריך להזהר במקום בו יש חללים גבוהים. מיכלים סגורים זמן רב, תרנים, (100 בעמ' 18)



PASSOVER ABOARD SHIP—Crew members observe a Passover ceremony Wednesday night aboard the strikebound Israeli ship Har Sinai at the Alabama State Docks. Participating in the meal of unleavened bread is the ship's captain Tamir Isaac at lower right. (Mobile Register Photo by Roy C. McAuley)

Strikebound Israeli Vessel Here Celebrating Passover

The crew members of the strikebound Israeli ship Har (Mount) Sinai at the Alabama State Docks Wednesday night began celebration of the eight-day Feast of the Passover.

Capt. Tamir Isaac explained that the feast celebrated the liberation of the Hebrews from Egyptian slavery more than 2,500 years ago. According to the Biblical account, the rivers of the Red Sea were divided by divine intervention and the Israelites were led by Moses to freedom.

Captain Isaac said that in modern times the celebration has also come to signify the spring festival and the birth of the new nation of Israel.

The captain passed gifts among the 49-member crew, 90 per cent of which are Israelis, after the feast eve started at 6:30 p.m.

The crew was served un-

leavened Passover bread at the evening meal. The bread resembles unsalted American crackers and commemorates the unleavened bread carried by the Hebrews on their flight from Egypt.

Captain Isaac said the bread is made in Israel and is distributed all over the world, even including Russia, so that the Jewish faithful may celebrate the Passover.

The Har Sinai has been in port for a week, unloading steel and general cargo and would have been in Houston, Tex., by this time except for a strike by the International Longshoremen's Clerks and Checkers Union which began last Friday.

Meanwhile, thousands of Soviet Jews who made a recent exodus to Israel prepared Wednesday to celebrate their first Passover Feast in the promised land. In remembrance of their forefathers who

2,500 years ago made a similar exodus from Egypt.

TWO THOUSAND JOIN

They were joined by more than 2,000 tourists from various countries who arrived Thursday for the Passover or for the Christian Easter festival, which this year coincides with it.

In Moscow police broke up a crowd of 2,000 Jews in front of Moscow's main synagogue after the Passover service.

The police came out in force, and pushed up to the temple steps to split the crowd in two. No incidents or arrests were reported.

Observers in Moscow said the police action had taken the Jewish community by surprise. In the past Jews had been allowed to gather in large numbers outside the synagogues on high holidays.

Israel's Chief Rabbi Issar Unterman called for special prayers to be said at every Passover table for Jews still in the Soviet Union and in Arab countries. New Soviet immigrants were invited to army camps and kibbutz — collective farm — settlements for the festival.

Mass prayer services at the Walling Wall, Judah's holiest shrine, ushered in the Passover. All public transport ceased Wednesday night for the total shutdown holiday marking the first and last days of the eight-day Passover.

Rome's chief rabbi, Elie Toaff, claimed Wednesday that Soviet authorities had been barring Jews from attending Passover services in Russian synagogues.

He called on all religions and world public opinion to put pressure on the Soviet government to stop this.

In London, a Jewish spokesman said the festival would be celebrated as it had for the past 3,000 years, with quiet family supper parties and readings from the book of Exodus.



תמורות בשוק ההובלה הימית

כידוע עברו על שוק ההובלה הימית בשנתיים האחרונות תמורות קיצוניות וולגל המזלות של בעלי האניות התהפך לרעתם מן הקצה אל הקצה. על מנת לתהות על התמורות האלו שוחחנו עם ד"ר ויזרא, יו"ר הדירקטוריון של המכון הישראלי לחקר הספנות שיספר לנו:

אמנם חלק מהאניות החדשות הן אניות מכולה ויכולת ההובלה שלהן גדולה פי כמה מאשר של אניות קו רגילות. אבל חוץ מאשר בקווים מסויימים של קווי מכולה, לא היה קיים חוסר תעסוקה או נפח יתר של אניות קווים בחקופה בין 1969 עד עכשיו. דבר זה איפשר לבעלי אניות הקווים להעלות בהדרגה את המ"חירים ולהתאים אותם לעלויות בהוצאות התפעול (שכר עבודה, תיקונים וכו') וה"נמלים. הוצאות הנמלים מהוות אחוז גבוה של הוצאות אניות קו, כי בהובלות קו, בעל האניה משלם עבור פעולות טעינה, ופריקה בנמל. אניות הקווים פועלות בדרך כלל בקניפנסים ימיים. הקונפרנסים הימיים מנסים, ובדרך כלל מצליחים, למנוע תנודות מחירים חריפות שהן תופעה שכיחה בשוק ההובלה החופשי. איגודי הקונפרנסים שולטים על ההובלה הימית של מטען כללי בקווים רבים ויכולים על ידי כך למנוע התחרות של אניות מקריות. גם אם יש עודף בהן בשוק החופשי. למדות העליה של 29% באינדקס הובלת הקווים מהתחלת 1969 עד היום, אין להגיע למסקנה שספנות הקווים משגשגת. יש ספק אם אמנם 29% הנ"ל מספיקים כדי לכסות את העלויות בהוצאות התפעול והנמלים בשלוש השנים האחרונות.

2. המצב באניות צובר הוא שונה לחלוטין מהמצב בקווים הקבועים. אינ"דקס דמי ההובלה של המכון בברמן עבור אניות נוד מראה 90.3 נקודות בינואר 1969 (שנת 1965 היא שנת הבסיס עם ממוצע של 100 נקודות). האינדקס הזה עלה ל"144.2 נקודות במאי 1970 וירד ל"76.2 נקודות במרץ 1972. זאת אומרת הוא היום 68 נקודות פחות או רק 53% מהשיא ב"1970 ואפילו 14 נקודות או 15.5% למטה מהרמה הנמוכה יחסית של ינואר 1969. אם נקח בחשבון שגם באנ"יית נוד היתה עליה גדולה בהוצאות התפעול וביחוד גם עליה גדולה בהוצאות הבניה אשר מתבטאת בתחשיבי הפחת והריבית, אפשר לומר שהמצב היום גורם הפסדים גדולים לכל אותם בעלי האניות אשר אינם מכוסים על חוים ארוכי טווח במחירים סבירים. בין 1969 ו"1971 מחירי

המטענים בקווי האניות הקבועים ולא קיי"מים גם מספרים מדוייקים של הגדלת צי אניות הקווים בשנים האחרונות. אבל מפרסומים שונים על הצי העולמי הסחר הימי העולמי אפשר להגיע לאומדן של פעילות וגודל ציי אניות הקווים כאשר אנו מפחיתים מהצי העולמי ומהסחר הימי העולמי את המספרים עבור מיכליות, אנ"יית צובר ואניות מעורבות צובר/מיכליות (combined carriers) מצד אחד, ומצד שני אנו מפחיתים ממספרי הסחר הימי העולמי את תנועת מטעני הנפט וסוגי הסחורות המובלות בעיקר באניות צובר, כגון: עופ"רות, פחם, חיטה וכו'.

האומדן הזה מראה שבין שנת 1969 וסוף 1971 היתה עליה בסחר הימי של אניות הקווים של בערך 5%, בו בזמן ש"הצי של אניות אלה גדל ב"3%-2% בלבד.

בהתאם לפרסומים של המכון לתחבורה ימית בברמן אנו מחלקים את הת"נודות במחירי ההובלה לשלוש קבוצות: ראשית קבוצת אניות הקווים, שנית, קבור צת אניות הנוד שלישית, קבוצת המיר כליות.

1. בקבוצה ראשונה של אניות קווים נראית עליה מתמדת של מחירי ההובלה בינואר 1969 האינדקס (המבוסס על ממוצע שנת 1965 כ"100) היה 108.1. בינו"אר 1970 אינדקס זה עלה ל"111.7, בינואר 1971 עלה ל"120.8, בינואר 1972 עלה ל"131.1 ובמרץ 1972 הגיע ל"132.1. מה"מספרים הנ"ל מתברר שבשלושים ותשע החודשים שבין ינואר 1969 למרץ 1972 היתה עליה של 31 נקודות, או קרוב ל"29% במחירי ההובלה של אניות קווים. אין מספרים מדוייקים בנוגע לתנועת

הרסיני אצל פרדי דורה

(החשך טעמי 17)

העתונאי שבא לסקר את האניה, הת"גלה כשחקן שח נלהב, — מספר רב חובל יצחק תמיר — הוא מצא על האניה שחקן נלהב לא פחות מסנו, את רב החובל עצי מו... למיכך במשך כל ימי העגינה היה העתונאי הזה בא לכמה שעות כדי לערוך אתי משחקים. הסדר"ר עצמו היה נחמד, חילקתי לצוות מתנות בשם החברה, ערכ"נו קוקטייל ולאחריו ארוחת ערב תגיגית של כל הצוות. הפעם חל הפסח יחד עם הפסחה הנוצרית וזה התאים מאוד, מפני שהיו לנו על האניה ארבעה זרים."

נוסף לגביע, לדגל ולתעודות הכבוד, זכי אנשי צוות האניה בפרס כספי של אלף ל"י, שעליו הוסיפה משלה גם חברת אל"ים סכום דומה.

קיבלנו אלפיים לירות, — מסכם רב חובל יצחק תמיר — אלף לירות תרמנו לאיל"ן, באלף הלירות הנוספות נערוך טיול לכל הצוות כשנעגון במקום מעניין, מגיע להם."

מכשירי ניקוי ואחזקה. אני מקפיד מאוד שלא יהיה על הסיפון שום חוט השמל גלוי, שלא יהיה תקע מקולקל, שכל אחד יחבוש במקום שצריך ככפות, משקפי מגן וכובע מגן, מי שנתפש בהתרשלות, אני מונע ממנו שיצא נוספות ועבודות מיוחדות, ולגבי הימאי זה עונש קשה. הוא מפסיד מטבע חוץ, אבל למען האמת לא הודקתני הרבה לעונשים כאלה. רוב הא"נשים היו ערים לבעיית הבטיחות והבינו את הסיבות הדבר למען שלומם וברי"אותם."

אניה ישראלית שנתקעה בגלל שבי"תה בנמל היתה בבחינת "סנסציה"זוטא" בעיר הנמל מוביל, מצד אחד שימשה אבן"שואבת לאנשי הקהילה היהודית, שבאו לבקר באניה ולאחל לאנשיה חג"שמח. מצד שני גרמה לבואם של אנשי התק"שורת, אשר ביקשו רשות לצלם את טקס הסדר"ר.

חופשה של אמת

מאת צדוק אשל



הוא נמצא בחופשה הוא מכרכר סביבה, מגיש לה את ארוחותיה. מסדר את מיטתו. בן טוב הוא הקפיטן, אין מה לדבר, נכנסים שכנים, גם חברים באים. המון חברים ממלאים את הבית. שותים מן הויסקי שהביא עמו, נוגסים בקניק הטוב, טועמים מהגבינות המשובחות ומקנחים בזית מן הפחית שנשא אתו מנמל פיראוס.

כולם רוצים לשחות „אייריש קפה“, המכיל חלק אחד ויסקי ושני חלקים קפה גבישי. קפיטן גל מבשל ומזוג, שוטף את הכלים וחוזר ומבשל וחוזר הלילה. אחר הצות פרשו החברים ונעורו הנכדים, שני יצורים קטנים וחמודים, אך כושר צריי חתם מעל ומעבר. עד אור הבוקר בקעו קולות מן הבית.

אם הצליחה אשתו להרדם, הרי זה רק משום שהוא עצמו מהלך היה בסלון נושא את אחד הנכדים בזרועותיו ומנסה להר-

אין צורך לנסוע. הפטירה האשה, תר כל לראותם כבר הערב. סיפרה לו כי בנו הביא אותם אמש מאחר שיצא עם אשתו לשבועיים של נופש באיי יוון. הם ביקשו סליחה שאינם יכולים להמתין לאבא אך מסרו לו אלפי ברכות.

קפיטן גל התרגש עד מאוד. הנכדים בר בית, כמה נפלא הדבר! משנכנסו לדירה מצאו שם גם את אם אשתו. זו נתגה לבוא להתארח בביתם לעתים מוזמנות, אשה פעלתנית. בדרך כלל אהבה לעזור לבתה המתקשה להסתדר לבדה בדירה הגדולה. אך עתה משראתה את החנה, התכנסה בפינתה ואינה זוה משם.

לא רוצה להכנס למטבח, גרתעת מלעי ריח שולחן, מצניעה עצמה מאוד, אמו שלו היתה ודאי מסייעת בידו אילו היה מצב בריאותה תקין. אך לאחרונה אינה מסוגלת אפילו לשרת את עצמה. בזמן ההפלגה אשתו מטפלת בה, עתה כאשר

ערב חנוכה הפליג רב החובל גל לצפון אירופה ורק לפני שבוע חזר לנמל חיפה.

פקעת עצבים בצורת אשתו חיכתה לו על הרציף. טרם היספיק להעביר את כל ההוראות לאחראי על הצוות החופי, כבר משכה אותו אחריה למכונית. הוא הרעיף עליה דברי חיבה והיה במצב רוח מרומם. זו הרגשה טובה כשאדם יודע שלרשותו עשרים ימי חופשה. הציע לה לנסוע כבר למחרת בבוקר לירושלים לראות את הנכדים וללטף את ראשיהם.

תמורות בשוק ההובלה הימית (סוף תשמ"י 19)

עני המיכליות לעומת גידול של כ-15% בצי המיכליות וכמו כן היתה גורמליזציה במשלוחים מהים התיכון על ידי פעולה תקינה של קווי הצינור והיצוא מלוב. במהירים הנמוכים של היום מספר בעלי אניות לא יכול לכסות אפילו את הורצאות התפעול ואלה השביתו מיכליות. עד היום כ-1.5% של צי המיכליות מושבת בנמלים.

יש סימנים שהשנה גידול צי המיכליות יהיה קטן מהתחזית של 13% עד 15%, אבל רק עליה גדולה בביקוש מצד אחד או ירידה תלולה במסירת אניות חדשות יכולה להביא לאיוון מחודש של שוק המיכליות. מספר הולך וגדל של בעלי המיכליות שאניותיהם אינן מכוסות על ידי הוויס לטווח ארוך במחירים סבירים יתקשו לכסות אפילו את ההוצאות השוטפות להפעלת אניותיהם במחירי הרישוק הנוכחי. במצב קשה במיוחד יהיו בעלי אניות אשר הומינו אניות חדשות בשנים האחרונות, כאשר מחירי הבניה של מיכליות עלו ב-80% בין 1968 ל-1971. בו בזמן שמחירי ההובלה בשוק החופשי ירדו ב-50%.

הגרך המופיע בעמוד 19 מראה בצורה חזונית בולטת את התנודות של אינדיקס דמי ההובלה של אניות קו, אניות נוד ומיכליות.

הצבע על משמר האניה

- מאמר מס' 2 -

לאחר שסקרנו במאמר הקודם את מקורות הצבע ואת מבנה הכללי, הסיבות לקורוזיה ומערכות צביעת אחזקה כללית, בכוונת המאמר הזה להיכנס ביתר מירוט למידע בסיסי חשוב לכל אדם אשר משתמש בצבעים - קונבנציונליים ומתוחכמים - בעבודתו היומיומית.

מילוי כגון אסבסטיין, גפרת הבריום וטלק, מכל הללו האמורים, רק הראשונים הנם פיגמנטים אנטיקורוזיביים, הווה אומר הם דוחים את תהליך הקורוזיה של ה"מתכת על ידי פעולה כימית. יתר סוגי הפיגמנטים הנזכרים כאן - ועוד הרבה אחרים - תפקידם להקנות לצבע כח כיסוי, גוון, חוזר אור במידה ידועה, תכונות של שמירת גוון ועוד תכונות מתכונות שונות. הבחירה של השימוש בפיגמנטים השונים תלויה במכלול של

תחילה נתייחס לקבוצות המרכיבים הראשיים של כל סוגי הצבעים.

מבנה הצבע והיחסים ההדדיים בין מרכיביו

הפיגמנטים

הללו מתחלקים לשני סוגים ראשיים מהאספקט הימי. הראשון הוא הפיגמנט האנטיקורוזיבי והשני הנו הפיגמנט האינרטי, או במלים אחרות - חסר פעולה אינטקורוזיבית. כל פיגמנט מקובל מופיע בצורת אבקה; חומר יבש הנכנס לצבע למען הקניית תכונות מסוימות. חומרים אלו מופיעים בתור חומרים אורגניים ואנאורגניים, מאחר ורוב הפיגמנטים אשר מעניינינו לצורך מאמר זה הנם אנאורגניים, הבה נתייחס לאותם הפיגמנטים האנטיקורוזיביים המקובלים אר:

- חם אנו מוצאים במסגרת קבוצה זו כגון: עופרת לבנה - White Lead
- עופרת אדומה - Red Lead
- כרוםט אבץ - Zinc Chromate
- אבקת צינק - Zinc Dust

אנו מוצאים בצבעים אנטיקורוזיביים אף תיספות, כגון אבקת אלומיניום, חתי מוצת ברזל אדומה (קיימות תחמוצות ברזל שחורות ואף צהובות) עם חומרי

הרכיל המתרוצצים בנמל וטריחים בכל פינה, אך הוא נשאר קורקטי ורק קד קידה. האניה כולה לרשותך, קפיטן". רק עוב ממלא מקומו את תאו וקפיטן גל הטיל עצמו בכורסא הרחבה ושקע בה. הצית לעצמו סיגריה עבה. הושיט ידו לכיוון הרדיו וחישש תחנה המשמיעה מוזיקה קלה ולראשונה לאחר ימים של טרדות ולילות של נידודי שינה, חש את ההרגשה המתוקה של נופש. חופשה של אמת.

דימו בעזרת שיר מלחיים נוגה. הצלית. הריהו פונה לאחיו ותורר על התרגיל. הם יתרגלו, אמרה אשתו למחרת היום, "עליך להבין שהם כמעט לא מכי" רים אותך, טפל בהם באופן אינטנסיבי וילמדו לאהוב אותך". אך עברו ימים והם המשיכו בצריחות לילות.

הידידים המשיכו לפקוד את הבית. שטפן של ידידים. בזמן היעדרו מן הא" רץ טווחה אשתו חטי ידידות עם השכי נים. ממש אשת יחסי ציבור, דרי שלר שת הבלוקים הסמוכים היו טובים אליה במיוחד. היו מזמינים אותה ללכת אתם לקולנוע, לבקר בדירותיהם, להילוות א" ליהם למסיבות חברתיות. עתה, משחזר בעלה מהים, יש להחזיר חובות, להזמין אנשים להכין ולהגיש כיבוד, לדאוג שיר" גישו בנות.

נכנסים שכנים ומכרים. מנדנדים על הנשמה. רוצים לשימש כיצד קפיטן ותיק ומנוסה מבלה בנסלי המורה הרחוק, קורצים בעיניהם ללמדך כי מבינים גדר לים הם בכגון זה. רב החובל מתאפק כדי לא להשליכם החוצה. במקום זה מת" אמצ' הוא להיות אדיב, מחייך אליהם, מחייך לתותנת. מחייך לעבר הנכדים המי ייבביים, מחייך לאשה, אך עיניו צופו, לעבר הנמל.

הנה אניה באופק, אניהו שלו חורה מאשדוד. כנראה העבירו אותה חורה לחופה בגלל הצפיפות ושיבושי הפריקה. הוא ממלמל משהו על פגישה דחופה עם רב החובל הטמלא את מקומו דוהר לנ" מל.

הגיע כשהאניה כבר נקשרה לרציף. הצוות עוסק בסידורים אחרונים, בטרם ימהרו לעבר כבש היציאה.

רב החובל עוד היה בתאו, הותם על מסמכים ומתכוונן גם הוא לירידה. בחי" בה לחץ את ידו של עמיתו, טפח על כתפו. הציע לו משקה. התנצל על כי נא" לץ לשתות בעמידה.

אני ממהר הביתה, אמר הלה. האם אתה כאן עם מכוניתך? "כן", ענה קפיטן גל, "אך אני נשאר בינתיים כאן, בתא זה". ממלא מקומו הסתכל בו בתהייה כל שווא. גם הוא רב חובל ותיק, רבות ראה בימי חייו וסקרן היה לדעת מה זומם לו קפיטן גל ומה שימוש יעשה בתאו המהודר והמרווח בנמל הבית מתחת לאפה של אשתו ונוכח כל הולכי



A

שיקולים אשר מהם נבחר מספר דוגמאות אופייניות, כאשר הבחירה למעשה מוני חית על ידי מטרתו הסופית של הצבע: במידה והצבע חייב להיות בשמוש להג'



B

The Israeli and the Lottery

(continued from page 27)

It was sold to someone else late on Thursday — and won the Grand Prize. "I'm telling you I was sick last Thursday!" he complained as he tried to start legal proceedings against the faithless owner of the corner kiosk, and against the directors of Payis.

A woman whose husband was Totomad developed a system that was unbeatable, thanks to the man's bad luck. She talked him into letting her place his substantial bets. Instead of taking them to the bookie she took them to the bank, paying off whenever her husband made one of his small wins. After two years she showed him a four-figure bank account.

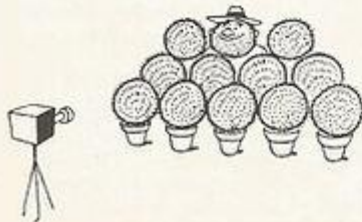
There are some people who swear by the non-system. They call a passing acquaintance with an aura of luck to draw the Payis ticket. They let a child, preferably one who can't read yet, circle the lucky Lotto numbers.

Ephraim Kishon, Israel's leading humorist, has developed the non-system to its peak. He once wrote that he lets his dog's tail indicate win, lose or draw on he Toto columns.

But Kishon, rich and successful, is not the typical Israeli bettor. The less a man's income and the more limited his prospects, the more firmly he believes in Luck, that all-powerful force with its hidden laws.

He is very careful not to transgress these edicts. He won't breathe a word about what he'd do if he won, for fear of the Evil Eye. Careful not to anger Luck, many divide their bets meticulously among all three gambles, ready to meet Luck wherever she may present herself, to lead the way to a life unmortgaged, with cash on hand 31 days a month.

Buy a movie ticket and you can lose yourself in the phantasy on the screen for two hours. Put exactly the same money into Toto, Lotto or Payis and you can dream the whole week.



הצבע של משמר האניה

(החשבון מס' 23)

אים לפני המתכת לאחר הניקוי בהתזה חול, כמו מוסדות שונים אשר המוכר במוסדות האירופאים הינו מבין התקנים השוודי, אשר קבע באופן הזוהי את דריי שות התקנים לניקוי הן בהתזה והן במבד רשת פלדה. להלן האור של כמה מדריי שות אלו:

תקן שוודי מס' 1967—05 5900 : להברשת מתכת:

„ מניחים כי לפני תחילת הטיפול נוקה שטח המתכת מכל לכלוך ושמן ושכבות החלודה הכבדות הוסרו על ידי הכאה (Chipping).

דרגה 2 ST: גירוד והברשת מתכת יסודיים (מברשות טכניות, מכונות הש" חזה וכו'). טיפול זה יסיר כל קשקשת פלדה, חלודה וגופים זרים. לבסוף ינוקה השטח על ידי שואב אבק, אויר דחוס ויבש, או מברשת נקיה. או חייב להיות למתכת ברק מתכתי חלש. הופעה כזאת תתאים לתמונות המוגדרות כמספר (ST 2).

תקן שוודי כנל להתזה מתכת לדרגה Sa 2½ (מתאים גם לתקן אמריקאי מס' (SSPC — SP 10).

ניקוי בהתזה יסודית ביותר, קשקשת ברזל, חלודה וגופים זרים יש להסיר עד למידה שהסימנים שישארו יהיו כתמים קטנים בצורת פסים או נקודות. לבסוף ינוקה השטח בשואב אבק, אויר דחוס יבש ונקי או מברשת נקיה. השטח או יתאים בהופעתו לתמונות המוגדרות כ-Sa 2½ התקן השוודי גם לוקח בחשבון את מצב המתכת ההתחלתי לפני תחילת הטיי פול והגדיר את מידות הקורוזיה השונות ב-4 אותיות:

A: מתכת מכוסה בקשקשת פלדה Millscale שכמעט כולה תקינה.

B: מתכת כנ"ל עם מעט חלודה, אשר ממנה הקשקשת החלה להתפרק.

C: מתכת כנ"ל, אשר עליה כל הקשקשת נחלדה, עם מעט חלודה עמוקה (Pitting) גלויה לעין.

D: מתכת כנ"ל, אשר עליה כל הקשקשת נחלדה, עם הרבה חלודה עמוקה (Pitting) גלויה לעין.

(הצילומים מתוך ספר הסטנדרט השוודי)



בן אבו שלום, רב מלחים, להולדת הבת. יצחק תמיר, חובל שני, להולדת הבן. פיליפ עירון, רב חובל, להולדת הבן. ילון נזרנג, חובל שני, לנשואיו. אורי נבון, חובל שני, לנשואיו. ניצן דרורי, חובל שלישי, לנשואיו. בן זוד מרדכי — להולדת הבן טקאוי רפאל — להולדת הבן

מקבלים בברכות

נקבל בברכה את בוגרי בי"ס לקציני ים בעכו ששירתו בחברתנו לפני גיוסם לצה"ל וחזרו לעבודה בחברתנו לאחר שחרורם כקצינים מן המניין.

משה זור, חובל שלישי, על אחת המיי כליות.

אברהם גדליה, מכונאי רביעי, על אחת המיכליות.

יורם נאמן, חובל שנישי, על האניה „הרמירון“.

איתן טייל, חובל שלישי, על האניה „הרי בשו“.

נקבל בברכה את הקצינים החדשים שנתקבלו לעבודה בחברתנו ונאחז הצלחה במילוי תפקידם:

זוד כהן, אלהיאי, על אחת המיכליות. מוסל ולסקו, מכונאי רביעי, על האני ניה „הרמירון“.

ברכות לעליה בדרגה

נוי יוסף, חובל שלישי, על אחת המיי כליות.

לאון מרקוביץ, חובל שני, על אחת המיכליות.

פטר משה, השמלאי, על א/מ „תל אביב“.

כץ אמנון, מכונאי רביעי, אל אחת המיכליות.

חזר עופר, מכונאי רביעי, על א/מ „הרטיני“.

טנגי מרדכי, מכונאי רביעי, על א/מ „הרקסטל“.

ג'אן קלוד פיליפ, מכונאי רביעי, על אחת המיכליות.

ללאון מרקוביץ, להסמכתו כחובל שני ברכות לגיוסם לצה"ל

אסרף הרצל, צוער מכונה. בן גיגי אברהם, צוער מכונה.



The exhibit of Cargo Ships El-Yam at the 1972 Tel-Aviv "International Fair".
El-Yam participated in the Transportation Pavilion.

תצוגת חניות תשנא "אל-ים" ביריד הבינלאומי "אדם ומעמית"
ביריד התנ"ך. "אל-ים" הציגה בביתן התחבורה

EL YAM LOG

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

No. 39

Summer 1972

Printed in Israel!