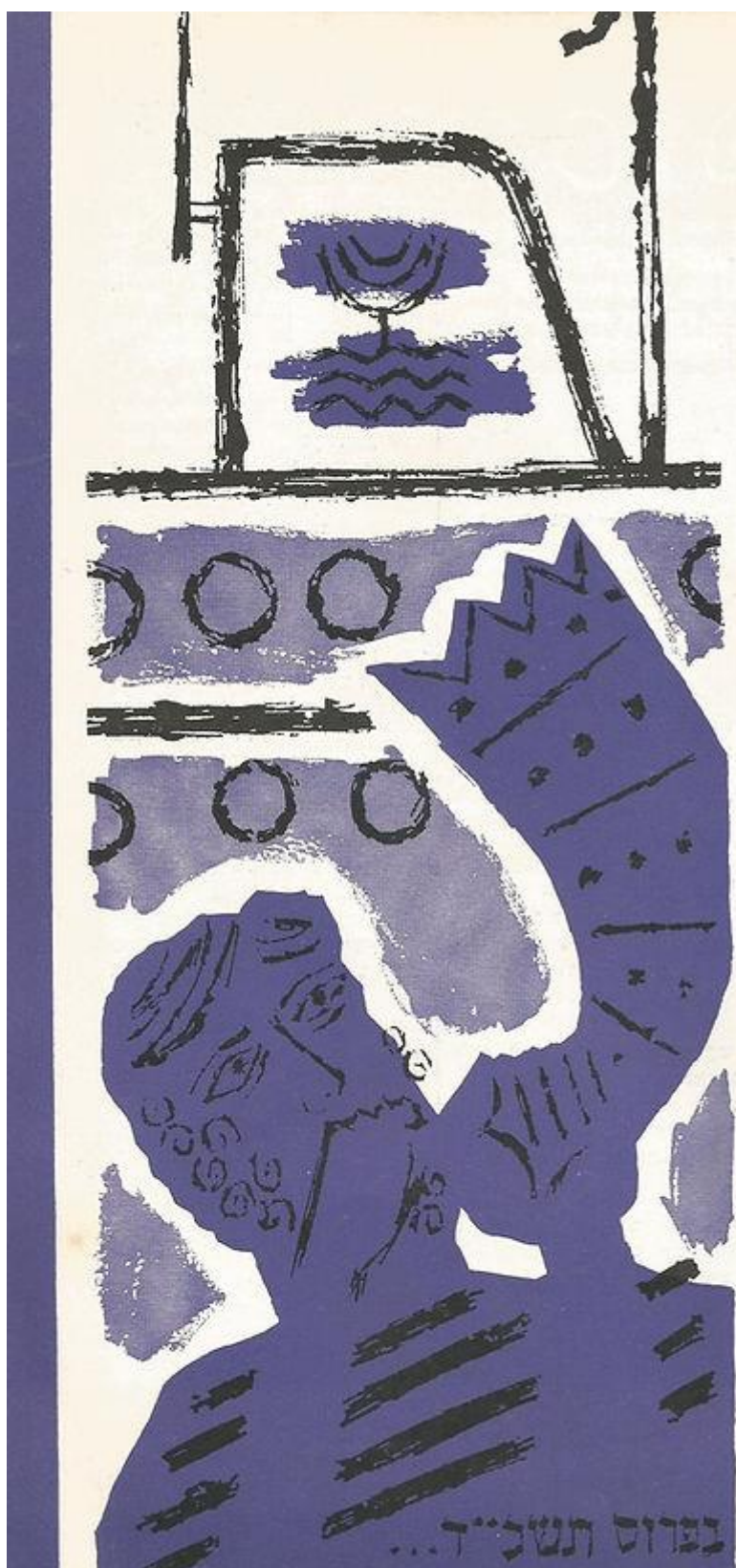


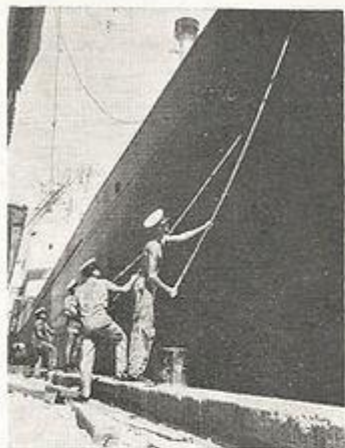
אלימות

עתו לימאי ועובדי אניות משה אל-ים. בע"מ • גליון מס. 4 • השני השני'ד • ספטמבר 1963



חזרות "אלי" בתצלומים

(המשך מסודרים 15-14)



קדטים סיפון צובעים את א/מ, הר"כרמל.
Deck-Cadets painting the
M/V "Har-Carmel"

אניות "אלי" משמשות מפעם לפעם כ"בית-ספר מעשי" ראשון לבוגרי בית הספר לקציני ים בעכו המנהלים את הזמן שבין סיום לימודיהם לבין התגייסותם לחיל הים להפלגה מעשית על אניה של ממש בימים של ממש.

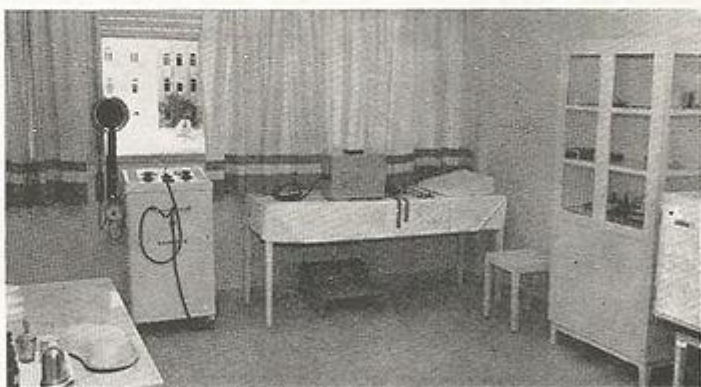
לאחרונה על על א/מ, הר"כרמל" 14 קדטים בוגרי בית הספר הימי בעכו, להפלגה מחיפה למפרץ הגולף וחזרה. ששה מהם הם קדטים של סיפון ושמונה של מכונה. נלווה אליהם מדריך והם עובדים בהשגחת קציני האניה. מרפאה חדישה לימאים נפתחה לאח"רונה בחיפה. ברחוב הכניקים 3. בהקמת המרפאה השתתפה גם "אלי".

למעלה: קדטים מכונה בשעת עבודה.
Engine Cadets at work, on board
M/V "Har-Carmel".

במרכז: אחד מחדרי המרפאה החדשה
Examination Room in new
Seamen's Clinic

למטה, מימין:
מר ש. רוניק סוכר את האורחים בפתיחת
המרפאה החדשה. מימין לשמאל: ז. ברש,
ש. רוניק, רבי'חובל זאב היים, א. ברכה, ד"ר
סביליה, צ. רטון.

Mr. Reznik addressing guests at opening
of new Seamen's Clinic. Right to
left: Z. Barash, S. Reznik, Captain
Zeev Hayam, E. Brakha, Dr. Sevilla,
Z. Raanan.



מגדרור

תעודות סמיכות נמסרו לאחרונה לימאים הבאים.



הר סיני

עמירם פלסר — סמיכות למכונאי שלישי
מרוס גרופר — עבר בהצלחה סמיכות למכונאי שני

היתרי הפלגה הוצאו לימאים אלה, לאחרונה, ע"י משרד התחבורה.

הר סיני

אפרים שיגר — היתר לחובל שלישי
מייכאל שולר — היתר למכונאי שלישי

הר כנען

מאר מזר — היתר למכונאי שלישי

הר רמון

שאול בן-טוב — היתר למכונאי ראשון

הימאים הבאים נמצאים בשעה זו בחופש לימודים.



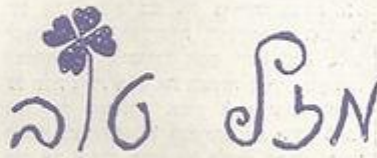
סיפון

יצחק טמיר — חובל ראשון
היינס פיץ — חובל ראשון
אריה רוקינשטיין — חובל שני
יהודה נויגבאור — חובל שני
מאיר זלטה — חובל שלישי

מכונה

יוסף רוזנברג — מכונאי ראשי
קלמן פולק — מכונאי ראשי
אלכסנדר נימץ — מכונאי ראשון
מאיר לנגיל — מכונאי שני
יצחק חוגי — מכונאי שלישי
שמחה לכטמן — מכונאי שלישי
יוסף נחמנוביץ — מכונאי שלישי
נתנאל ים — מכונאי שלישי

לודוויג קורפברג — יצחק הררי
יצחק דורוחונצ'יאנו — רפאל אלבו
יעקב סן-אבא-זיידה — שלמה אופר
אברהם בסקין — טוביה גונן
שלמה וילדר — פסח רובין
משה עקרי — מרדכי אוריאן
אדוארד בוצ'אן — הנרי בוגניס
יוסף נדלר



לאברהם אסא — ברכות מזל טוב
לרגל הניע בנך לבר-מצוה
לסלומון נגר — ברכה חמה לארוסיד



ברכת "עד מאה ועשרים" — שלוחה
לבעלי "יום הולדת"

- איתן שימנסקי — יוסף קיניגברג
- שאול בן ברקין — משה אפרת
- חיים בורנשטיין — אליהו יוסיאן
- אברהם אנדור — שלום סלם
- אפרים שיגר — נתן שרר
- חיים נחום — רפאל אמזלג
- שמואל זלמה — אלון נתן
- יהודה אסולין — גיורא פכטר
- לייב וייטנברג — שלמה אוהיון
- מוריס זירה — חיים חדי
- בורה ברטנבוים — דוד בלש
- יואל רגר — שלמה שלום
- שמואל יחזקאל — דניאל שורץ
- ארטנד אוהיון — שלמה קורקוס
- משה ורטה — רפאל אלבו
- חיים פריסיאדו — ליאון גומל
- יובל אנמי — אברהם קלבו

(סוף טעמ' 5)

כנען, תחת פיקודו של רב-חובל גורבני קשיש. ערפל כבד שרר אז בתעלה. היה לילה. הוא והקברניט נמצאו על הגשר. פתאום הבחינו באניה השטה היישר מולם. כל הצפירות והאזהרות היו ללא תועלת. האניה (יוונית) לא הבחינה בהם. לאחר שניות אחדות של קפאון על הגשר, נתן הקברניט פקודה לטובב את כל ההגה. באותו רגע כבר הבחינה בהם הספינה היוונית והם קיוו כי זו לא תאבד את עשתונותיה ותבצע אף היא הפנייה הכר-חית למניעת ההתנגשות. אולם היוונית הוסיפה לשוט נכחה ונגחה בחרטומה את מחסניה האחוריים של "הר-כנען". פרץ המור נבעה שם.

הקצין הראשון מרדכי קופר זינק אל אזור הנזק והחל מיד בפעולות סתימה. הוא עצמו ירד אל הפירצה ובעזרת אנשיו החל בונה את המיסתמים. שעות רבות של עבודה מאומצת וידענית עברו עד שהפירצה נסתמה והאניה יצאה מכלל סכנת החמלאות במים. היא החלה "צר לעת" אל עבר הנמל הקרוב. הקברניט הקשיש, שהיה מלא ההפעל-לות מכורשר שיפוטו ועבודתו של הקצין הראשון, מיהר לשגר מכתב הוקרה חם ומפורט אל המוסדות המתאימים בארץ. "כן" — אומר היום רב חובל מרדכי קופר — זו היתה חוויה עזה. אבל אני מקווה שלא אצטרך לעבור אותה שנית..."



— "הזהרי, יקירתי!"



Mr. Y. Recanati and Aluf Yohai Bin-Nun, Commander Israel Navy, greeting Company-guests at Navy-Day party on M/V "Har-Sinai".

מר י. רקנאטי ואלוף יוחאי בן-נון, מפקד חיל הים, מברכים את אורחי החברה במסיבה שנערכה לרגל יום חיל הים על סיפון א/מ, הר סיני.

חברות "אלי" הן

הצדוקים מברכים את קהל האורחים על סיפון א/מ, הר סיני.
The "Zedukim" entertaining guests on board M/V "Har-Sinai"



מסיבה מסורתית, לרגל יום חיל הים, נערך כה בחודש יולי על ידי חברת אליים על סיפונה של א/מ הר סיני. למעלה ממאה אורחים נטלו חלק במסיבה זו, שנערכה סביב לשולחנות ערוכים. בין האורחים היו מפקד חיל הים, אלוף יוחאי בן-נון; סגן מפקד החיל, אלוף-משנה אראל; מר בנין — יושב ראש הוועדה לאימץ חיל הים; מר פלימן — סגן ראש עיריית חיפה. את המסיבה "תיבלר" שלושה נאומים קצרים, שנישאו מפי מפקד חיל הים, יורד ועדת האימוץ ומר יעקב רקנאטי. את הבידור סיפקו זוג "הצדוקים". את התפאורה היווה נופו הלילי של נמל חיפה.

בטעותיהם על פני ימים רבים הגיעה אחת מאניות אליים אל נמל פוסן שבקוריאה הדרומית. היתה זו "הר-תבור", שיצאה מנמל פורט-לנדה בכוף המערבי של ארה"ב, כשהיא טעונה ביותר מ-14 אלף טון גרעיני חיטה. "הר-תבור" הגיעה לנמל הקוריאני ב-11.7.63, לאחר מסע שנמשך כ-3 שבועות. בואה של האניה הישראלית היה למאורע שנסקר בעתונות המקומית — הן בגלל החיטה,



התעוררות של רבי החובל

קים, או בכתיים, באצעות או בצמידים, טמש כמו כל אחת אחרת שידע עד אז, בקופנהאגן או בריאדידהיאנירו, אשה ותו לא — אשר אין לקחת על סיפון אניה, אותו ערב נעלם גוסטאב אולסן. כששאל מנהל המלון על העדרו, ענתה לו ז'אניטה בסיחוק:

„איני יודעת לאן הלך... אולי טבע בים“.

מנהל המלון לא ידע אם להיך, או להביע השתתפות בצער. הוא קיווה שיטפיע מיד הסברה מרגיפה, אבל ז'אניטה רק הוציאה את ספת הנמל של קופנהאגן, עיינה בה רגע, ואמרה:

„היטבתני שנסע לו לנטיעה ממושכת, לחפש את מקטרתו האבודה“.

הוא הראתה לו למנהל המלון את המקום הפנוי לידה, לחיוו של מנהל המלון הנכבד היו מגולחות תמיד למשעי ולא היה כל צורך להשתמש בסנדל... *

בנמל לה'האבר עלה גוסטאב אולסן באניה הראשונה המפליגה לריאדידהיאנירו. הוא נסע במחלקה שלישית ואיש מן הנוסעים לא היה מנהש שבגר מזדקן ועצוב זה, המרבה להתבודד על הסיפון, היה פעם רבי'חובל גאה. בנמל ריאדידהיאנירו מצא את „מאריה“ שלו עונגת ומטעינה שקי קפה ריהני. הוא מיהר להסתיר את פניו בצווארון מעילו והוריד את מנבעתו על עיניו, פן יכירו אותו — אבל: לא היה כל צורך בכך. שנת'היים עם אשה איננה עוברת ללא עקבות. אין היא דומה לתריסר שנות סערות בים הגדול: שערו של אולסן הלבין כולה, כתפיו שהו, קומתו הצטט' קה, סבלי הנמל ומצחצחי הנעלים, שהכירוהו יפה כל כך, לא היו מנתשים שגבר זקן זה הנגו גוסטאב, מי שהיה פעם רבי'חובל.

הוא קנה מסה ומצפן ופנה לחפש אניה ספרש קטנה, הספן שמכר לו אותה משך בכחפיו בתמהון ושאל:

„ומי ינהג בספינה זו בים הסוער כל כך?“

„אנוכי“ — השיב לו אולסן — אני הייתי פעם רבי'חובל“.

הוא שילם את מחיר הספינה, ירד בה, ויומיים תמימים נאבק עם האוקינוס המשתולל. לעת ערב נגלתה לעיניו שורת הצוקים הקרר' חים, אולסן הכיר מיד את האי הקטן, אשר עליו השאיר לפני שנה את ז'ול, ובניד אמונה כיוון אליו את הגה ספינתו.

במעמקי המערה מצא אולסן שלד לבן כולו, בין השיניים של הקרקפת היתה נעוצה מקטרת שחורה ועתיקה.

„עשן את זה, יום, ויומיים, עד ש...“ אולסן זכר את הדברים.

כנראה שז'ול עישן את המקטרת עד רגעו האחרון, אולסן הוציא אותה מבין השיניים האחרות בה, מילא אותה טבק והצית. עוד

היה בה ריחים וטעמה נעם לחיכו, שעה ארוכה עישן אולסן את המקטרת, נעץ מבטי בים, בקרקפת השלד החורקת אליו שינוי, והבין לבסוף שבהליפין טעמה עם ז'ול דהי רוטינגל יצא הוא — אולסן — המרומה. מאותו ליל אפלולי שלפני שנה, כשנתן לו ז'ול אשה צעירה ובוגדת — היתה יד השלד הוה על העליונה, כיוון שקיבל תמורתה מקטרת טובה, את מרחבי הים וסופותיו ואת שלות המוות. אולסן השתטח ליד השלד: הוא רצה לטעום את גודלו האחרון של ז'ול, מאחר שידע על בוריו את הראשון... ואז זכר שבעוד זמן מה ישמיע בנו את צריחתו הראשונה: ישמיענה בין הצלוחית המבושטמת, בתדרים המחוטמים, רבי'חובל הוקן רשם כמה מלים על פסת נייר, תחב את הפתקה לתוך המקטרת, נעץ את המקטרת חזרה לבין שיני השלד ונשא בשלמותו אל הספינה. הוא הידק חבבי לים את השלד הלכן אל התורן המרכזי וחזר אל המערה, הרוח נפחה מיד במפרשים ונשאה את הספינה במהירות לצד צפון.

גוסטאב אולסן נשאר ערירי על צוק הסלע, בלב האוקינוס. לדידו היה זה המוות היפה ביותר, שלא כז'ול לפניו, לא היתה לו מקטרת — ואף לא אהבה כלשהי — לחממו בשעותיו האחרונות.

שלושה ימים אחרי כן נפגשה „מאריה“ בדרכה מריאדידהיאנירו לקופנהאגן במחזה איום ואף עזי'הלב שבין מלחיה הצלבו ומלמלו שמת'קדושים בתדרה, בין הגלים מיהרה לעבר „מאריה“ אנית'מפרש קטנה, נהוגה בידי שלד שמקטרת שחורה בפיו, רב' החובל החדש של „מאריה“, אוגוסט נילסן, התגבר על פחדיו ופקד לעצור את ספינת' המפרש, אבל ברגע שהניחו מלחי „מאריה“ את ידם על השלד — התפורר זה לגפרו והם בומהין הוציא רבי'חובל נילסן את הפתקה מתוך המקטרת, שהיתה מיעדת לגברית אולסן, רחוב אסטרוב סספר 19, פאריז, עבור בנו של אילסן.

כמה מלחים זכרו יפה את אולסן וניסו לנחש כיצד התגלגלה מקטרתו של הקברניט הקודם שלהם לתוך קרקפתו של השלד, ומה היה ענינו של המכתב, רק גץ הכושי ידע דבר מה, אבל אותה הרפתקה שלו בברזיל שללה מסנו את ההשק והאפשרות לספר סיפורים.

המכתב נתחב חזרה לפי המקטרת, נשלח על ידי סוכני החברה הדנית לפאריז, לפי הכתובת המסומנת, אבל שום גברית אולסן לא נמצאה בכתובת האמורה, כיוון שז'אניטה המטיכה לגור עם מנהל המלון המגוחך שלה, וכשנשאלה על בנו של אולסן, נעלבה מאוד, אמרה שמעולם לא היו ולא יהיו לה ילדים, כיוון שהגריון משפיע לרעה על היטובי'הגוף.

חזרה המקטרת למשרדי החברה הדנית והדשים רבים אחרי כן מכר אותה השוער לאחד הרוכלים במחיר חמישים פרזות. אני רכשתי אותה מידי הרוכל במחיר כתר אחד, אבל לחינם עמלתי להצית בה טבק — משהו סחם את פיתהו, ורק אחרי בדיקה מדוקדקת (109 בענו' 20)

13
19
25
31
38
47
54
57
63
67
73
79
85
91
97
103
109
115
121
127
133
139
145
151
157
163
169
175
181
187
193
199
205
211
217
223
229
235
241
247
253
259
265
271
277
283
289
295
301
307
313
319
325
331
337
343
349
355
361
367
373
379
385
391
397
403
409
415
421
427
433
439
445
451
457
463
469
475
481
487
493
499
505
511
517
523
529
535
541
547
553
559
565
571
577
583
589
595
601
607
613
619
625
631
637
643
649
655
661
667
673
679
685
691
697
703
709
715
721
727
733
739
745
751
757
763
769
775
781
787
793
799
805
811
817
823
829
835
841
847
853
859
865
871
877
883
889
895
901
907
913
919
925
931
937
943
949
955
961
967
973
979
985
991
997
1003
1009
1015
1021
1027
1033
1039
1045
1051
1057
1063
1069
1075
1081
1087
1093
1099
1105
1111
1117
1123
1129
1135
1141
1147
1153
1159
1165
1171
1177
1183
1189
1195
1201
1207
1213
1219
1225
1231
1237
1243
1249
1255
1261
1267
1273
1279
1285
1291
1297
1303
1309
1315
1321
1327
1333
1339
1345
1351
1357
1363
1369
1375
1381
1387
1393
1399
1405
1411
1417
1423
1429
1435
1441
1447
1453
1459
1465
1471
1477
1483
1489
1495
1501
1507
1513
1519
1525
1531
1537
1543
1549
1555
1561
1567
1573
1579
1585
1591
1597
1603
1609
1615
1621
1627
1633
1639
1645
1651
1657
1663
1669
1675
1681
1687
1693
1699
1705
1711
1717
1723
1729
1735
1741
1747
1753
1759
1765
1771
1777
1783
1789
1795
1801
1807
1813
1819
1825
1831
1837
1843
1849
1855
1861
1867
1873
1879
1885
1891
1897
1903
1909
1915
1921
1927
1933
1939
1945
1951
1957
1963
1969
1975
1981
1987
1993
1999
2005
2011
2017
2023
2029
2035
2041
2047
2053
2059
2065
2071
2077
2083
2089
2095
2101
2107
2113
2119
2125
2131
2137
2143
2149
2155
2161
2167
2173
2179
2185
2191
2197
2203
2209
2215
2221
2227
2233
2239
2245
2251
2257
2263
2269
2275
2281
2287
2293
2299
2305
2311
2317
2323
2329
2335
2341
2347
2353
2359
2365
2371
2377
2383
2389
2395
2401
2407
2413
2419
2425
2431
2437
2443
2449
2455
2461
2467
2473
2479
2485
2491
2497
2503
2509
2515
2521
2527
2533
2539
2545
2551
2557
2563
2569
2575
2581
2587
2593
2599
2605
2611
2617
2623
2629
2635
2641
2647
2653
2659
2665
2671
2677
2683
2689
2695
2701
2707
2713
2719
2725
2731
2737
2743
2749
2755
2761
2767
2773
2779
2785
2791
2797
2803
2809
2815
2821
2827
2833
2839
2845
2851
2857
2863
2869
2875
2881
2887
2893
2899
2905
2911
2917
2923
2929
2935
2941
2947
2953
2959
2965
2971
2977
2983
2989
2995
3001
3007
3013
3019
3025
3031
3037
3043
3049
3055
3061
3067
3073
3079
3085
3091
3097
3103
3109
3115
3121
3127
3133
3139
3145
3151
3157
3163
3169
3175
3181
3187
3193
3199
3205
3211
3217
3223
3229
3235
3241
3247
3253
3259
3265
3271
3277
3283
3289
3295
3301
3307
3313
3319
3325
3331
3337
3343
3349
3355
3361
3367
3373
3379
3385
3391
3397
3403
3409
3415
3421
3427
3433
3439
3445
3451
3457
3463
3469
3475
3481
3487
3493
3499
3505
3511
3517
3523
3529
3535
3541
3547
3553
3559
3565
3571
3577
3583
3589
3595
3601
3607
3613
3619
3625
3631
3637
3643
3649
3655
3661
3667
3673
3679
3685
3691
3697
3703
3709
3715
3721
3727
3733
3739
3745
3751
3757
3763
3769
3775
3781
3787
3793
3799
3805
3811
3817
3823
3829
3835
3841
3847
3853
3859
3865
3871
3877
3883
3889
3895
3901
3907
3913
3919
3925
3931
3937
3943
3949
3955
3961
3967
3973
3979
3985
3991
3997
4003
4009
4015
4021
4027
4033
4039
4045
4051
4057
4063
4069
4075
4081
4087
4093
4099
4105
4111
4117
4123
4129
4135
4141
4147
4153
4159
4165
4171
4177
4183
4189
4195
4201
4207
4213
4219
4225
4231
4237
4243
4249
4255
4261
4267
4273
4279
4285
4291
4297
4303
4309
4315
4321
4327
4333
4339
4345
4351
4357
4363
4369
4375
4381
4387
4393
4399
4405
4411
4417
4423
4429
4435
4441
4447
4453
4459
4465
4471
4477
4483
4489
4495
4501
4507
4513
4519
4525
4531
4537
4543
4549
4555
4561
4567
4573
4579
4585
4591
4597
4603
4609
4615
4621
4627
4633
4639
4645
4651
4657
4663
4669
4675
4681
4687
4693
4699
4705
4711
4717
4723
4729
4735
4741
4747
4753
4759
4765
4771
4777
4783
4789
4795
4801
4807
4813
4819
4825
4831
4837
4843
4849
4855
4861
4867
4873
4879
4885
4891
4897
4903
4909
4915
4921
4927
4933
4939
4945
4951
4957
4963
4969
4975
4981
4987
4993
4999
5005
5011
5017
5023
5029
5035
5041
5047
5053
5059
5065
5071
5077
5083
5089
5095
5101
5107
5113
5119
5125
5131
5137
5143
5149
5155
5161
5167
5173
5179
5185
5191
5197
5203
5209
5215
5221
5227
5233
5239
5245
5251
5257
5263
5269
5275
5281
5287
5293
5299
5305
5311
5317
5323
5329
5335
5341
5347
5353
5359
5365
5371
5377
5383
5389
5395
5401
5407
5413
5419
5425
5431
5437
5443
5449
5455
5461
5467
5473
5479
5485
5491
5497
5503
5509
5515
5521
5527
5533
5539
5545
5551
5557
5563
5569
5575
5581
5587
5593
5599
5605
5611
5617
5623
5629
5635
5641
5647
5653
5659
5665
5671
5677
5683
5689
5695
5701
5707
5713
5719
5725
5731
5737
5743
5749
5755
5761
5767
5773
5779
5785
5791
5797
5803
5809
5815
5821
5827
5833
5839
5845
5851
5857
5863
5869
5875
5881
5887
5893
5899
5905
5911
5917
5923
5929
5935
5941
5947
5953
5959
5965
5971
5977
5983
5989
5995
6001
6007
6013
6019
6025
6031
6037
6043
6049
6055
6061
6067
6073
6079
6085
6091
6097
6103
6109
6115
6121
6127
6133
6139
6145
6151
6157
6163
6169
6175
6181
6187
6193
6199
6205
6211
6217
6223
6229
6235
6241
6247
6253
6259
6265
6271
6277
6283
6289
6295
6301
6307
6313
6319
6325
6331
6337
6343
6349
6355
6361
6367
6373
6379
6385
6391
6397
6403
6409
6415
6421
6427
6433
6439
6445
6451
6457
6463
6469
6475
6481
6487
6493
6499
6505
6511
6517
6523
6529
6535
6541
6547
6553
6559
6565
6571
6577
6583
6589
6595
6601
6607
6613
6619
6625
6631
6637
6643
6649
6655
6661
6667
6673
6679
6685
6691
6697
6703
6709
6715
6721
6727
6733
6739
6745
6751
6757
6763
6769
6775
6781
6787
6793
6799
6805
6811
6817
6823
6829
6835
6841
6847
6853
6859
6865
6871
6877
6883
6889
6895
6901
6907
6913
6919
6925
6931
6937
6943
6949
6955
6961
6967
6973
6979
6985
6991
6997
7003
7009
7015
7021
7027
7033
7039
7045
7051
7057
7063
7069
7075
7081
7087
7093
7099
7105
7111
7117
7123
7129
7135
7141
7147
7153
7159
7165
7171
7177
7183
7189
7195
7201
7207
7213
7219
7225
7231
7237
7243
7249
7255
7261
7267
7273
7279
7285
7291
7297
7303
7309
7315
7321
7327
7333
7339
7345
7351
7357
7363
7369
7375
7381
7387
7393
7399
7405
7411
7417
7423
7429
7435
7441
7447
7453
7459
7465
7471
7477
7483
7489
7495
7501
7507
7513
7519
7525
7531
7537
7543
7549
7555
7561
7567
7573
7579
7585
7591
7597
7603
7609
7615
7621
7627
7633
7639
7645
7651
7657
7663
7669
7675
7681
7687
7693
7699
7705
7711
7717
7723
7729
7735
7741
7747
7753
7759
7765
7771
7777
7783
7789
7795
7801
7807
7813
7819
7825
7831
7837
7843
7849
7855
7861
7867
7873
7879
7885
7891
7897
7903
7909
7915
7921
7927
7933
7939
7945
7951
7957
7963
7969
7975
7981
7987
7993
7999
8005
8011
8017
8023
8029
8035
8041
8047
8053
8059
8065
8071
8077
8083
8089
8095
8101
8107
8113
8119
8125
8131
8137
8143
8149
8155
8161
8167
8173
8179
8185
8191
8197
8203
8209
8215
8221
8227
8233
8239
8245
8251
8257
8263
8269
8275
8281
8287
8293
8299
8305
8311
8317
8323
8329
8335
8341
8347
8353
8359
8365
8371
8377
8383
8389
8395
8401
8407
8413
8419
8425
8431
8437
8443
8449
8455
8461
8467
8473
8479
8485
8491
8497
8503
8509
8515
8521
8527
8533
8539
8545
8551
8557
8563
8569
8575
8581
8587
8593
8599
8605
8611
8617
8623
8629
8635
8641
8647
8653
8659
8665
8671
8677
8683
8689
8695
8701
8707
8713
8719
8725
8731
8737
8743
8749
8755
8761
8767
8773
8779
8785
8791
8797
8803
8809
8815
8821
8827
8833
8839
8845
8851
8857
8863
8869
8875
8881
8887
8893
8899
8905
8911
8917
8923
8929
8935
8941
8947
8953
8959
8965
8971
8977
8983
8989
8995
9001
9007
9013
9019
9025
9031
9037
9043
9049
9055
9061
9067
9073
9079
9085
9091
9097
9103
9109
9115
9121
9127
9133
9139
9145
9151
9157
9163
9169
9175
9181
9187
9193
9199
9205
9211
9217
9223
9229
9235
9241
9247
9253
9259
9265
9271
9277
9283
9289
9295
9301
9307
9313
9319
9325
9331
9337
9343
9349
9355
9361
9367
9373
9379
9385
9391
9397
9403
9409
9415
9421
9427
9433
9439
9445
9451
9457
9463
9469
9475
9481
9487
9493
9499
9505
9511
9517
9523
9529
9535
9541
9547
9553
9559
9565
9571
9577
9583
9589
9595
9601
9607
9613
9619
9625
9631
9637
9643
9649
9655
9661
9667
9673
9679
9685
9691
9697
9703
9709
9715
9721
9727
9733
9739
9745
9751
9757
9763
9769
9775
9781
9787
9793
9799
9805
9811
9817
9823
9829
9835
9841
9847
9853
9859
9865
9871
9877
9883
9889
9895
9901
9907
9913
9919
9925
9931
9937
9943
9949
9955
9961
9967
9973
9979
9985
9991
9997
10003
10009
10015
10021
10027
10033
10039
10045
10051
10057
10063
10069
10075
10081
10087
10093
10099
10105
10111
10117
10123
10129
10135
10141
10147
10153
10159
10165
10171
10177
10183



מקטרת של רביהובל

(המשך מעמ' 12)

זהו רצוני. אני אהב את ז'אניטה ואני לוקח אותה לי. איכל להוסיף ולומר לך בגילוי לב, כיאות לגברים: אל תקווה לצאת מכאן חי. אין כל תקווה. האי הזה נמצא במרחק עצום מנתיבי הספינות. אנכי נשיתי במיוחד, כדי להשאירך פה".

ז'ל הבין את הכל. הוא לא צעק, לא בכה ואף לא ניסה לבקש רחמים. היאש אימץ את לבבו והוא אמר:

רבי הובל אולסן: אינני מחבב את רעיון הסיתה ברעב. ירה בי".

לא. אינני רוצה להקים רעש. קול היירה עלול להשמע במארייה".

רבע ארוך ננעצו עיני הגברים אלו באלה. לאור הסוככים ראה אולסן את פניו הצעירים של הגרופתי, וכמו בקיפנהאגן נכמתו רחמי עליו:

אין אתי ויסקי הגון כאן, — אמר — אבל... תוכל לקחת לך את מקטרת. ואת תיק הטבק. עש את זה יום יומים, עד ש...".
השתררה דממה, שהופרעה לבסוף על ידי אולסן, שאמר בקול מעשי:

ובכן — הם ונשלתם, ועכשיו אבקש ממך מעשה חסד: כתוב לז'אניטה שאחה התלפת לאבד את עצמך לדעת. באופן כזה קל יהיה לה יותר לשאת את אסונה. הוץ מזה, מוטב שתודה במכתב זה שאחה הוא היחיד האשם בניגובת שילוש מאות האלפים מרודך. אם לא כתוב את הדברים הללו, עלולה ז'אניטה לעורר שערוויה בגלל העלמן, ואו — יאסור אותה מיד כשתפת לגניבה. האמן לי שלמען שילומה וטובתה של ז'אניטה עליך לכתוב את הדברים".

ז'ל הרהר רגע — ואמר:
"בסדר. הב לי גייר ועט".

רביהובל אולסן הושיט לו עט'נוכע ומפה ישנה של גמל קופנהאגן. ז'ל רשם שורות ארוכות לאור פנס הכיס של אולסן ומילא את הצד האחורי של ספת הגמל בכתיב ידו המעוגל והמסודר, כשסיים, מסר את המפה והעט לידי רביהובל, שלא יכול היה לקרוא אף מלה בשפה הצרפתית. אולסן שם הכל בכיסו, התן את ידו של ז'ל להיצת גבר חזק ועד מהרה היה בדוגית המתרחקת מצוק הסלעים הבודד בלב הים. מרחוק ראה את היבהוב האש האדומה, העולה מן המקטרת שלו. שנסארה עם ז'ל. גץ חתר במהירות ו...מארייה" העלתה עוגן ופנתה לדרכה במלוא הקיטור ברגע שרביהובל שלה עלה על גשר הפיקוד. כרבע שעה אחר כך ירד אולסן אל התא וכיד ועדת הושיט לז'אניטה את ספת גמל קופנהאגן, הנושאת על גבה ידיעה גורלית כל כך. אולסן, שידו לא רעדה ככוננת את האקדוח וכשלחצה את יד ז'ל, כשאחה בהנה. "מארייה" בכל סער ונחשול, דמתה לעלה נידף ברוח

כשמסרה את האגרת לאשה הצעירה. הוא היה מיכן לעוקת, לבכיה היסטרית, אפילו להתעלפתו ולמחוז פתאום. ז'אניטה, שלא זזה ממקומה מרגע שז'ל יצא את התא, עיינה במחוינות ותחבה אותה לחוץ מהשוף הזה. לבסוף הייכה אל אולסן ורמזה לו בתנועת יד לבוא ולהפוש את המקום הפנוי לידה — לשכב במקומו של ז'ל הנעדר.

אולסן לא יכול היה להבין את הדבר. הוא לא ידע מה יעשה. אבל, כשהש את נשימתה הצחה של ז'אניטה על פניו, לא התאפק ושיקע את פרצופו בתוך מהשוף הזה הלכן. היא הרויטמה רגע ממקומה וסוטה לו בסנדלה על לחיו, סטירה שהיה בה היבה גם רוגז. למבטו התמה של רביהובל הראתה לו את עור הזה הרך והזורה על זקן הוויסים שב"ל לחיו: כיצד מעו לקרצץ את עורה השמימי במגדרת נוקשה זו שלו?

אחרי כן הורה ז'אניטה ושיקעה בין הכרים ואולסן כילה את הלילה הראשון בחברתה בשיבה על כורסה. למחרת בבוקר נראו בתיה הלבנים והמרוכבעים של ריאדהדאגנירו ורביהובל אולסן ניצב על גשר הפיקוד עלוב ועצוב, ללא מקטרת.

*

מארייה" פרקה את המכוונות, טענה שקי קפה ריחניים והפליגה חזרה לקופנהאגן. רביהובל אולסן קנה לו במל מקטרת חדשה, אבל ז'אניטה השליכה אותה המיטה דרך חלון התא. הוא היה יושב לרגליה ולומד מפיה מלים צרפתיות, שצלצלו באוזניו כמנגינה. ברגע שהטילה, "מארייה" עוגן במל קופנהאגן, הודיעה ז'אניטה לאולסן שהים היה עליה לורא והיא רוצה לחזור לפאריז. אולסן, רביהובל לנסיעות ארוכות, פנה למשרדי חברת היצוא והיבוא הדנית. רביהובלים, סבלים בעלי בתי מרוח ונערות הגמל — כולם פערו פיהם בתמהון, כשנודע שגוסטאב אולסן נפרד לנצח מאנייתו "מארייה".

איתו ערב נסע גוסטאב אולסן ברכבת המהירה לפאריז. מבעד לחלון ראה את הים המתרחק ונעלם מעיניו. גוסטאב אולסן הרגיש כאילו הגיעו היו לקיפס.

*

שנה המימה הי גוסטאב אולסן עם ז'אניטה ברחוב אסטורג. היא היתה שוכבת יומם ולילה על הדרגש, עירומה כביום היוולדה, נהנית למראה גופה שלה. התנורים היו מוסקים בדירה עשירים וארבע שעות ביממה. כשהש" העממה ז'אניטה משיכבת הבטלה המנוממת שלה, היתה מטפלת בעשרות הצנצנות שלה, המלאות בשמים מכל המינים. בחודשים נדף ריח פרחי האזורים הטרופיים. ז'אניטה אהבה את גופה. היא היתה מוסיטה לפניו רגל חטובה ומתפעלת ממנה שעות ארוכות. גם אולסן הורשה להתפעל מטראה גופה הלכן והמנמנם של האשה הצעירה. לעומת זאת לא הרשתה לו ז'אניטה לעזוב את הבית אף לרגע. בכל זאת הצליח אולסן לחמוק לפעמים מהבית ואז היה ממהר אל בית המרוח שבס" ביבת הסייגה. לוגם וויסקי חריף ומתנה את

אפו מריח הים והאצות המלוות, הנודף עדיין מצוארוניהם של המלחים באי המקום. כשהור אל ז'אניטה, היתה היא מרגישה מיד בריח הוויסקי הנודף מפיו והיתה סוטה לו על לחיו בנעל בית קטנה. היא סוטה עד לכאב — על לחיו של מי שהיה פעם רביהובל.

גוסטאב אולסן לא הצליח בשום פנים להתרגל לסיגריות המצריות הדקות של ז'אניטה. לחינם ביקש אותה שתרשה לו לעשן מקטרת. היא כיווצה את שפתיה ואמרה:
"האמנם אינך יכול לוותר למעני על דבר קטן כמקטרת?"

ואו היה-אולסן נזכר בצוק הסלע הבודד שבלב הים, באור השחר העולה ובניצנוץ מקטרתו המבליה אליו ממעמקי המערה... ברנעים אלה היו געגועיו אל הים חזקים כל כך, שהיה פורש לו אל המסדרון ומשקע את פניו בין קפלי חולצת הקברניט שלו. סריח ים קליל השתמר בה עדיין. אם היה מישוה נוגע או בלחץ — היה תש בלהלחית מורה, הדומה ללחלוחית הקצץ הניתו מגליו ומסבריו של האוקיינוס הדרומי.

בתודש יולי הודיעה לו ז'אניטה שהיא מוכנה לעשות עמו חסד ולצאת לחפש ימים אל שפת הים. הם נסעו לדוביל והתאכסנו במלון "נורמנדיה". גוסטאב אולסן ראה שנית את אהבתו הישנה — הים — מציצה אליו מבעד לחלון החדר. מוג האויר היה גרוע, הים זעם וזעף, התנפל במסבריו אל בקתות הרחצה. גוסטאב אולסן נחפו לפתוח את החלון, לחוש על פניו את נשימת הים הישנה — אבל מוד נשמע קולה הוועף של ז'אניטה: "סטר מיד את החלון! הרוח עלול להש" הית את פורי".

על לחיו של רביהובל — לחיים שצמאו למגע הים — ירד סנדלביית קטן. במקום ריח אצות, שאף לקרבו ריח עשרות צלוחיות בוישם. שהובאו במזורה מיוחדת מפאריז. הוא רצה לצאת אל החוף, אבל ז'אניטה עיכבה אותו: היא בקשה שיקנה לה צמיד מרגליות ברמנת נהש, שמחירו מאה אלף פראנקים. אולסן ניסה לטרב. הוא הסביר לה, שנתחרו לו רק אלף פראנקים, שקיבל מידי ז'ל, כיוון שבמשך השנה הוו ביובו את כל חסכוניות. אבל, ז'אניטה הייכה ואמרה:

אסור לך להרגיזני עכשיו... אני עומדת להיות לאם בקרוב".

שעה אחת לאחר הדברים האלה התפעלה ז'אניטה מצמיד המרגליות שפיאר את ידה. אולסן ניצב ליד החלון, לבו מלא מחשבות. בן יולד לו, ילד יפהפה ועדין, שריח בשמים נודף מטנו ולטונו מדברת בצלילי"כסף מעוד" נים. הוא לא יוכל ללמוד פרק בהלכות ספנות, לא יוכל להביאו אל הים הגדול, להכשירו לעצרות, לנסיעות ממרוכבות, מלחמת"גבורה עם איתני הטבע. אולסן ידע לפתע שהוא שונא שנאה עמוקה את ז'אניטה! אותה שנאה שנבעה אליה לפני שהכיר אותה. רק כששמע עליה מפיו ז'ל, בבית המרוח, "שמש הים" שבקופנהאגן, ריחות הבשמים החניקו אותו והוא ידע שלא היו לו אהבה ולא חיים. היתה לו רק אשה פשוטה, שאפטר לקנותה בפראני



האוקינוס האפל בסערותיו — היה לבבו של הקברניט הוותיק רועד בו מחיבה ל„מאריה“ אוהבת, המתפתלת ונאבקת במתינות סקאני דינבית בטוהה. אמנם, לא מעטים היו תהפוך כות מוגה ולפעמים היתה הסכסוכנית לא פחות מנערה שובבה, אבל רק למענה חי אולסן ורק בגללה התק עצמו משפתיים חמות ולתהוה, לשוב אל חיקה בשמחה כפולה ומכופלת. אילו נשאל אולסן על סיבת תפוגו לשוב אל „מאריה“ היה עונה:

„האיכר אהב את השמש, את האשה והשמת הדשנה. אנוכי — אוהב את היס“. אלא שלא היה זה הכל, היתה עוד אהבה חבויה במעמקי לבבו של אולסן, אהבה שלא באה עדיין לכלל ביטוי. אהבה זו צריך היה לגלות.

„מאריה“ אניית המטען של „חברת היצוא והיבוא הדנית“ היתה ספינת־קטור לא גדולה, ובמשך שנים עשרה שנה עשתה בקביעות את הדרך בין קופנהאגן ובין ריאורדהי־אנירו בלי לסור אף פעם מהמסלול הזה. יתר אניות החברה שינו לעתים את דרכיהן, פנו לסינגפור או לסאנטה־קרו. לא כן „מאריה“ — היא נשארה נאמנה לשביל הקבוע. סבלי הנמל בקופנהאגן ידעו לבטח שאם טענו מכונות להפרדת חלב ושמת על סיפונה של „מאריה“ ערב חג המולד, יפרק מעליה שקי קפה חום בשוכה ערב חג הבשורה הבא. „מאריה“ הופיעה בנמלי ריאורדהי־אנירו וקופנהאגן ברייקנות הכרותה כתקופת השנה. כשהופיעה אניה באופק הנמל היו כל התושבים — בעלי בתי המרוה, מלחים, מתליפי כספים, סוחרים

מקטרתו של רבי־החובל

סיפור מאת איליה אהרנבורג

אדוני הוא קברניטה של „מאריה“ היוצאת מחר לברזיל.”

אולסן מצץ את מקטרתו והניע את ראשו לאות „הן“. הצעיר הציג את עצמו בשם ז'ול דה־רוסינול, ואמר שיש לו ענין חשוב וסודי אל אולסן. אולסן הציע לו להצטרף אליו ללגיטה בבית המרוה „שמש היס“, שאבטיה גדול התנוסס מעל לפתחו כשלט.

בשעה שנכנסו פנימה, היו אולסן ואורחו עדי־ראיה למחזה השכיח ביותר של מריבת־התכתשות בין מלח דני לבין יורד ים סיני. אולסן כמעט לא שם לב למארע, אבל ז'ול דה־רוסינול היה נפעם מאד, כיוון שהדני איבד את כל שיניו, והסיני כמה ליטרים דם. הנערה שבגללה נערכה הקטטה לא דיברה, ותייכה כל הזמן. על כל פנים — איש לא שם לב לאולסן ולז'ול, שתפשו את מקומותיהם בפינה מרוחקת של המסבאה.

ז'ול דה־רוסינול הודיע לאולסן שהוא מוכיח רח לעלות על סיפונה של „מאריה“ ולהניע בה לברזיל, אמנם — הוסיף ז'ול — האניה „לואיזה“ המתלכדת לריאורדהי־אנירו בעוד ימים ספורים, הינה ספינת־מטען נוחה, שלא כאניית המטען „מאריה“, אבל הוא — ז'ול — אינו יכול בשום פנים להשתמש באניה הרגיזה, מסיבות עדינות ביותר... בקצרה: בגלל ז'אניטה. ז'אניטה זו נמצאת כרגע במלון „בריסטול“ ומחה לו לז'ול, שיצא רק לקנות לה קופסת תמזוקים. חוץ ממנו מפליגה אתו גם אשתו, כלומר: ארוסתו... דהיינו: אותה ז'אניטה. אולסן המשיך למצוץ את מקטרתו ולגם כוס ויסקי נוספת. הוא הבין שהצדפתי רוצה לנסוע עם איוו אשה לברזיל, אבל בשום פנים לא יכול לתפוש מדוע לא יבלה יום נוסף בטרקלין הנוח של ה„בריסטול“, ויסע ב„לואיזה“ המפוארת; ולמה הוא בחר דוקא באניה „מאריה“ — שנועדה למטעני קפה ומכונות להפרדת השמת, ולא לנוסעים מעור

*

שנים עשרה שנה עישן רבי־החובל אולסן את המקטרת הקטנה שלו, העשירה עץ שחור ופיית שן. רוח היס הטובה נשבה עליה מבחוק, ונשימתו ההמימה של רב החובל ליטסה אותה מבפנים. המקטרת העלתה ריח ים קליל, והפריחה עשן תמיד: בשעה ש„מאריה“ נגרה במימי העופרת הקפואים של הנהר בנמל קופנהאגן, בשעה שבאופק המלוהט של קי־המשהו הבריקי קוביות בתיה של ריאורדהי־אנירו, בשעות סערה ובימי שקט. לא יכולת לראות את אולסן ללא מקטרת, ולא יכולת לראות את האניה „מאריה“ ללא גוסטב אולסן. כדי שיוכלו בעלי אהויה שמנים להפריד את השמת מעל החלב ולמרוה את לחמם בחמאה דשנה, וכדי שתר־כלנה אלמנות דניות לטחון את הגרעינים החומים ולתלוט לעצמן קפה חריף וריחני, המשיכו „מאריה“ והמקטרת להעלות עשן בלי הרף, בין קופנהאגן לבין ריאורדהי־אנירו. שנים עשרה שנה הלפו — וכשנה השלוש עשרה קרה האסון.

האסון לא היה סערה ים רועת, אף לא מוקש תת ימי של צוללת גרמנית, אבל תוצאותיו הרחיקו לכת לגבי גוסטב אולסן, שמש כאילו עלתה „מאריה“ שלו על שרטון בלב ים. אמנם האניה הסיסה לשאת את מטען המכונות להפרדת השמת, אבל קברניטה לא הוסיף עוד לעשן את מקטרתו השחורה בשעה שבאופק הופיעו בניני הנמל של ריאורדהי־אנירו.

הענין התחיל בקופנהאגן, יום לפני ש„מאריה“ עמדה להפליג לדרום אמריקה. גוסטב אולסן עמד לצאת את משרדי חברת היצוא והיבוא הדנית, כשמשכורתו והנראות המסע בכיסו, ברגע שבגר צעיר, לבוש אפודה קטיפה ומכנסי ספורט פנה אליו:

אך זונת — ממחרים אל המוח לדעת מה מטענה, מי נוהג בה, ולכן היא מפליגה, לא כן עם „מאריה“ — הכל ידעו שהיא לא תקח מאומה מברזיל, חוץ משקי הקפה הריחניים, והיא לא תביא אתה דבר מקופנהאגן חוץ מסכונות חדישות להפרדת השמת מעל החלב. איש לא שם לב אליה וכולם התרגלו להופ־עוניה הקבועה.

שנים עשרה שנה עשתה „מאריה“ את דרכה על פני האוקינוס, ובמשך כל השנים הללו נהג בה רבי־החובל גוסטב אולסן, רבי־חובלים אחרים נוהגים להתליף לפעמים את ספינותיהם, אבל גוסטב אולסן לא עזב אף פעם את „מאריה“, איש לא ידע מתי עלה אולסן על אניותו לראשונה, דומה היה כאילו היה שם תמיד, כאילו נבנה יחד אתה במספנה. אי אפשר היה להשוב על „מאריה“ ללא אולסן, או על אולסן ללא „מאריה“, לא היתה לו שום מאריה אחרת ואף לא אמיליה, או יהאנה, בין אם דנית ובין אם בת ברזיל. בימי העגינה בנמלים היה אולסן קצר רוח וציפה בכליון עינים לרגע בו יפליג שנית אל מרחבי הים. בימים אלה היה יורד לאחד מבתי המרוה שבנמל, וישב משועמם בין ריתות טחביתים והאלכוהול, טובא גיץ או וויסקי בלי סוף, מאזן למפוחיות הדניות, או לצלילי ה„באנני“ הברזיליים, ואחרי הבקבוק העשירי היה חושף את הנערה הראשונה שנפלה לידו, בין אם היתה לבנה מבנות החוות היוטלאנדיות, ובין אם היתה מולטית שלעורה גוון־קפה; נוטל לו את מידת הנשיקות והשעשועים שהשייבה את צמאונה נוטל בחפזה כממחר להיפטר — ועוזב אותה בחטיפה לחזור אל אוהבתו האמתית: „מאריה“, העונגת במי הנמל, הוא אהב אותה והכיר כל קמט וכל זיו בגופה. הדרך הארוכה מדינה ועד ברזיל היתה לו כשביל סלול וידוע מאז ומתמיד, ולעתים קרובות, כשניצב על גשר הפיקוד, עת התגעש

לזכרו של רחמים דרורי ז"ל

בשעת נפילתו וטביעתו של הימאי רחמים דרורי ז"ל גילו תעוזה וחוש תברי שנים מימאיה של "תל-אביב": המלח יוסף מזרחי והקרט שלמה שלם. להלן אנו מפרסמים את מכתבו של המפקח הימי הראשי, שנשלח אל שני הימאים הנ"ל.

א. נ. הובא לידיעתי כי בעת הנפילה של הימאי דרורי רחמים ז"ל מהפיגום שעליו עבד, מאניה "תל-אביב" בקנדה, ביום 4 לאוגוסט 1963, קפצת לים מיד אחריו על



קדם שלמה שלם

מנת להצילו, ועשית כל שהיה ברשותך על מנת לעזור לחברך. אומץ לבך, ההקרבה העצמית שגילית והרצון לעזור לזולת ראויים לשבח. יהיה מעשך דוגמא להתנהגות של ימאי ישראלי אמיתי בעת מצוקה וסכנה. בכבוד רב, רב חובל זאב הים, מפקח ימי ראשי

תנחומים

למשפחת דרורי השכולה
אתכם באבלכם הכבד
על מותו הטרגי של רחמים
אניות משה אליים כע"מ



רחמים דרורי ז"ל

כרביעי בחודש אוגוסט שיכלה החברה והאניה "תל-אביב" את אחד מימאיה המטורים - רחמים דרורי ז"ל.

בשעות הבוקר של אותו יום הגיעה "תל-אביב" לנמל בייקומו שבשפך ננט" לורנס (קנדה), כדי לטעון שעורה בתפ" זורת. בשעת עגינתה הורדו פיגומים לצדיה, כדי לצבעה. על אחד הפיגומים הללו עבד הימאי רחמים דרורי, בטעות התיר ימאי אחר את התבל שהחזיק בפיגום. רחמים דרורי צנח למים ונעלם. כהרף עין זינקו אחריו שנים מחבריו, אולם לא עלה בידם למצוא. החיפושים אחרי גופתו נמשכו כל היום, אולם ללא תוצאה.

רחמים דרורי ז"ל עלה עם משפחתו ארצה מלוב כשהיה בן עשר. וטן מה עבד כלוטש יהלומים בנחניה, לשם עברה משפחתו מהמעברה. כשהגיע זמנו להת" גייס לצה"ל פנה לחיל הים ושרת בצוות של הצוללת "תנין". לאחר גמר שרותו חזר לנחניה ונכנס למקצוע היהלומים. אולם אהבת הים לא נתנה לו מנוח וכעבור שנה שב אל הים. זמן מה לאחר שנתקבל לעבוד ב"אליים" נשלח להמ" בורג, להביא את "תל-אביב" החדשה. היה ימאי טוב ומילא את תפקידו באמונה. בן 24 היה במותו.

שהיה חודש גשום מאד, עובדה ששיטקה למעשה את נמל חיפה, מנעה פריקה וטעינה מאניות רבות. והנה דווקא המלט, הנחשב לרגיש שבמטענים, הוטמן ללא חשש ומבלי שייגרס נזק!

מאז החלו בשיטה זו שוגרו מטענים של 100 אלף טון. בשנה האחרונה בלבד, נשלח שליש מכלל יצוא המלט של "נשר" בתפוזרת. במספרים: 60 מתוך 170 אלף טון.

כך נחסך הלק גדול מן ההוצאות, כושר התחרות שלנו גובר, או לפחות אינו נופל מזה של ארצות אחרות. ד"ר לוינשטיין לא מסר בדיוק מה הוא הסכום הנחסך, "מטעמי סודיות עסקית", אך מתוך דבריו ניתן לאמוד את שיעורו באחוזים: נחסך מחיר השקים, ששויים נע בין 15-20 אחוז מערך המלט הארוז בתוכם.



הצנורות דרכם זרם המלט תמכוניות המיכל לאוניה

המעבר מהטענת שקים בידיים להטענת תפוזרת באויר דחוס כ-33 אחוזים! הפרי" קה בארה"ב היא כבר עניינם של היבר אנים; "נשר" ובעלי האניה פטורים מדאגה זו.

סך הכל החסכון רחוק איפוא מלהיות מבוטל, כשהוא מופחת מהוצאות הייצוא והמשלוח. חברת "נשר" מעינת עתה באפשרות שיגור המלט בדרך זו גם לצרכניה העיקריים: ארצות מערב אפרי" קה, אולם הבעיה היא מחסור במתקני פריקה מתאימים בנמלים של ארצות אלו.

מלט בתפוזות

הר סיני, מועסקת לעיתים קרובות בהובלת המלט.

"הבעיה העיקרית במעבר משיטת המש" לוח בשקים לשיטת התפוזות, היתה הר בלת המלט לנמל והטענתו על האניה. ארצות מסוימות נזהגות בו, כפי שגור הגים במטענים אחרים: מביאים אותו למזח בקרוניות וכפות הגראב נוטלות מן הקרון ומעבירות לבטן האניה. אולם לשיטה זו כמה חסרונות, שמבט לים את האפשרות להשתמש בה: א. בשעת ההטענה נישאים ענני אבק, המזהמים את הנמל, דבר המעורר התנג-

ש יטת הובלת מטענים בתפוזות היא, "ותיקה" למדי, ומאז הומצאה הסכה מיליונים רבים ליצואנים וליבואנים. כיום כמעט שאין מובילים משלוחים בעפרות, תבואות, פוספטים, אשלג — וכמוכן דלק — אלא בשיטה זו. אולם מוג אחד של מטענים, "קופח" עד השנים האחרונות: המלט. חומר רגיש זה, כל רטיבות קלה משחיתה אותו ללא תקנה. לא נמצאה דרך להובילו בתפוזות — כלומר ללא אריות מגן — מבלי שיסנע. ובשל כך — בעוד שמהובלת מטענים אחרים נחשבו הוצאות גדולות, לא יכלו יצרני המלט לנצל יתרון זה, לחסוך הוצאות אריות, פרוקה וטעינה שהן נמוהות, כאשר המטענת מלט נעשית בידיהם, בעוד שמטעני התפוזות מועברים במישרין מן הנמל אל בטן האניה, מאוסן מוכני.



הטענת מלט בתפוזות על א/מ, הר-סיני

דות מצד מנהליו ואחרים המשתמשים בה. בארצות בהן יש לחברות המלט רציף מיוחד בנמל — אפשרי הדבר. ב. שיטה זו אפשרית רק במוג אויר בלתי גשום, כי הרי כבר נאמר שגשם קל בלבד עשוי להשחית את המלט ללא תקנה. כאן מצאה "נשר" מוצא: המלט הועבר מן המפעל לנמל במיכלים גדולים. למיכל חובר מצד אחד צינור שתורים לתוכו אויר דחוס והעביר את המלט באמ" צעות צינור שני למחסני האניה. בשיטה זו הגיעו להספק גדול פי שנים מאשר בדרך הרגילה! לדוגמה: הטעינה בשקים התנהלה בקצב של 1,500—1,000 טון ליום. בשיטה החדשה — 3,000 טון ליום. בזכות שיטה זו הגיעו ממש לפרדוקס: ההטענה הראשונה נעשתה בדצמבר 1961,

ששכר העבודה של הפועל האמריקאי הוא גבוה פי שניים או שלושה משכרו של הפועל הישראלי או האירופאי, גם דבר זה משתקף באורח בולט במחירו של המלט המיובא. צרכני המלט של ערי החוף חברו, איפוא, שתיים ועוד שתיים והגיעו למס" קנה, כי יחסכו הרבה ממון, אם יביאוו מחו"ל. והווי סוד משלוחו בתפוזות לארה"ב. מסתבר גם, כי יצרני המלט בארה"ב אינם מתקוממים על יבוא זה. מאחר שהוא מתבטא בפחות משני אחוזים מכלל הייצוא שלהם. כיצד נתאפשרה איפוא ההובלה בתפ" זורת מישראל? מה היו הבעיות המיר חדות ואילו סידורים נאלצו לעשות לשם כך? על זאת מספר מר צבי רענן, מנהל המטענים של חברתנו, שאחת מאניותיה,

יצרני מלט בעולם שלחוהו בתפוזות רק באניות שהותקנו במיוחד לצורך זה — וגם זאת רק למרחקים קצרים ובעונות יבשות בלבד, כשקיים בטחון מוחלט שלא ירד גשם. כך נשלחו בשיטה זו מטעני מלט גרמני לאורך הריין, בקו ארה"ב—פורטו ריקו, או ממפעל המלט של מומ" בסה שבקניה — לטנגניקה. אולם בשנים האחרונות — למעשה רק מתחילת שנות השישים — החלו היצרנים, הנתונים בתחרות קשה, להעני ולשלוח תפוזות מלט גם למסלולים ארוכים, אחרי שהתאימו את עצמם לצורת משלוח זו. צרכן עיקרי של מלט זה — ולמעשה הגורם שהניע את היצרנים לעבור לתפ" זורת — הן ערי החוף המזרחי של ארה"ב. בין המיצאים לארץ זו בשיטה החדשה: נורווגיה, בלגיה גרמניה וישראל.

ד"ר לוינשטיין, המנהל האדמיניסטרטיבי של חברת "נשר" שבמפרץ חיפה, מסביר מניין נובע הצורך של ערי החוף למלט זה: "סיבת הדרישה למלט מן החוף, אינה נובעת מחוסר אפשרות להפיק את כל צריכת הארץ (60 מיליון טונות לשנה) ע"י היצרנים המקומיים. מפעליהם מסוגלים לייצר אף יותר מכמות זו, ובודאי שאין זו בעיה לספק ממקורות עצמיים את מיליון הטונות, המיובאים לערי החוף — מערים זרות. המניעים ליבוא זה נובעים משני גורמים אחרים, המזוילים את המלט הזר: א. מחירי ההובלה: התובלה היבשתית בארה"ב היא יקרה מאד. מפעלי המלט מצויים במרחק רב מן החוף. הובלת חומר בתפוזות בימי, אפילו ממרחק אלפי מילין, זולה מהובלתו במשאיות ממפעל אמריקאי המרוחק מאה מילין בלבד מניו יורק, למשל. ב. מחיר הייצור: מן המודעות

לודוויג קורפברג יצחק הררי
 יצחק דורווחוציאנו רפאל אלבו
 יעקב ס'אבא'יידה שלמה אופר
 אברהם בסקין טוביה גונן
 שלמה וילדר פסח רובין
 משה עקרי מרדכי אוריין
 אדוארד בוצ'אן הנרי בונגיס
 יוסף נדלר

מכונה

יוסף רונברג — מכונאי ראשי
 קלמן פולק — מכונאי ראשי
 אלכסנדר נימץ — מכונאי ראשון
 מאיר לנגיל — מכונאי שני
 יצחק חוגי — מכונאי שלישי
 שמחה לכטמן — מכונאי שלישי
 יוסף נחמנוביץ — מכונאי שלישי
 נתנאל ים — מכונאי שלישי



תעודות סמיכות נמסרו לאחרונה לימאים הבאים.



"הר סיני"

עמירם פלטר — סמיכות למכונאי שלישי
 מריוס גרופר — עבר בהצלחה סמיכות למכונאי שני

היתרי הפלגה הוצאו לימאים אלה, לאחרונה, ע"י משרד התחבורה.

"הר סיני"

אפרים שינר — היתר לחובל שלישי
 מיכאל סולר — היתר למכונאי שלישי

"הר כנען"

מאר מור — היתר למכונאי שלישי

"הר רמון"

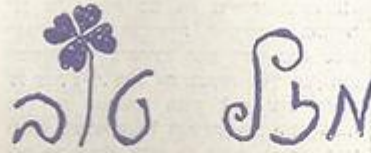
שאול בן טוב — היתר למכונאי ראשון

הימאים הבאים נמצאים בשעה זו בחופש לימודים.



סיפון

יצחק טמיר — חובל ראשון
 היינס פיץ — חובל ראשון
 אריה רוקינשטיין — חובל שני
 יהודה נוינבאור — חובל שני
 מאיר זלטה — חובל שלישי



לאברהם אסא — ברכות מול טוב
 לרגל הגיע בנך לבר מצוה
 לשלומון נגר — ברכה חמה לארוסיד



ברכת "עד מאה ועשרים" — שלוחה
 לבעלי "יום הולדת"

איתן שימנסקי	יוסף קיינוברג
שאול בן ברקין	משה אפרת
חיים בורנשטיין	אליהו יוסיאן
אברהם אנדר	שלום סלם
אפרים שינר	נתן שרר
חיים נחום	רפאל אמזלג
שמואל זלמה	אלון גת
יהודה אסולין	גיורא פכטר
לייב ויטנברג	שלמה אוחיין
מוריס זירה	חיים חדי
בורה ברטנבוים	דוד בלש
יואל רגר	שלמה שלום
שמואל יחזקאל	דניאל שורץ
ארמנד אוחיין	שלמה קורקוס
משה ורשה	רפאל אלבו
חיים מריסיאדו	ליאון נומל
יובל אנמי	אברהם קלבו

(סוף מעשה) 5
 כנען, תחת פיקודו של רבי'חובל גורבגי קשיש, ערפל כבד שרר או בתעלה, היה לילה. הוא והקברניט נמצאו על הגשר, פתאום הבחינו באניה השטה הישר מולם. כל הצפירות והאזהרות היו ללא תועלת. האניה (יוונית) לא הבחינה בהם. לאחר שניות אחדות של קפאון על הגשר, נתן הקברניט פקודה לשוב את כל ההגה. באותו רגע כבר הבחינה בהם הספינה היוונית והם קיוו כי זו לא תאבד את עשתונותיה ותבצע אף היא הפנייה הכרזת למניעת ההתנגשות. אולם היוונית הוסיפה לשוב נכחה ונגחה בחרטומה את מחסניה האחוריים של "הר'כנען". פרץ חמור נבעה שם.

הקצין הראשון מרדכי קופר זינק אל אזור הנזק החל מיד בפעולות סתימה. הוא עצמו ירד אל הפירצה ובעזרת אנשיו החל בונה את המיסתמים. שעות רבות של עבודה מאומצת וידענית עברו עד שהפירצה נסתמה והאניה יצאה מכלל סכנת התמלאות במים. היא החלה "צד לעת" אל עבר הנמל הקרוב.
 הקברניט הקשיש, שהיה מלא התפעלות מכושר שיפוטו ועבודתו של הקצין הראשון, מיהר לשגר מכתב הוקרה חם ומפורט אל המוסדות המתאימים בארץ, "כן" — אומר היום רב חובל מרדכי קופר — זו היתה חוויה עזה. אבל אני מקווה שלא אצטרך לעבור אותה שנית..."



— "הזהר, יקרתי!"



זרקוד על...

מרדכי קופר

צעיר, כחוש כלשהו, עינים יוקדות ובלורית שחורה. נראה כבן עשרים וש"ל, או אולי בן עשרים וחמש וזועק צבריות שרשית. לך ותאמר עליו שהוא קברניט של אניה. לך ותאמר ש"צוציק" זה חולש על כך וכך אלפי טונות, כך וכך עשרות אנשים (מהם זאביים ותי"קים!), על רכוש יקר במים רחוקים. לך ואמור ש"נער" זה, בעל הדיבור הלוהט הארשת הנערית, מופקד על חייהם של אנשים, על שלוטה של ספינת נד גדולה, החוצה אוקיינוסים ומפלסת דרך אל הגדולים שבנמלי התבל.

ואף על פי כן — מרדכי קופר הוא קברניט של ממש, עם הסמכה כחוק, עם ותק לא מבוטל וגסיון ענף.

הוא אמנם אינו בן עשרים ושלוש ואף לא בן עשרים וחמש — כפי שעשויה להטעות ארשתו החיצונית, אבל את גיל השלושים עדיין לא עבר.

מרדכי קופר הוא ללא ספק אחד מצעירי הקברניטים בתבל. את תעודת הסמיכות, המסנה לו את הזכות החוקית ליטול לידיו פיקוד על אניה, כבר נשא בכיסו בשלהי 1959, כשהיה לערך בן עשרים ושש.

לפני שלושים שנה נולד מרדכי קופר בקרבת החולות של חוף הים התיכון — בשכונה זעירה, שהפכה היום להיות עיר דינאמית ומשגשגת, הנושאת את השם בתי"ס.

רק אל תכתוב שבעורקי זורמים מים מלוחים? — מתרה בנו קופר — זה לא נכון". אבל הוא מודה כי את הים הוא אהב אהבה גדולה.

אהבה זו החלה בילדות, וככל אהבת ילדות חייבת היא להיות כנה. היא החלה שם, על החולות הנפלאים של בתי"ס הזעירה, לפני שזו הפכה להיות ריביירה סואנת, דחוקה ומיוזעת. כשאפשר היה עוד לעמוד שם על החוף ולחוש, ללא המולת המונים, את רחש רזיו של הים הגדול והכחול, להאזין לשיר גליו הפתייניים, לבחון ללא הפרעה את האופק הצונח ולדעת שאחריו קיימים עוד הרבה אופ"קים.

אל האופקים הללו נסעו אניות. הוא היה רואה אותן — קטנות, רחוקות ומת"רחקות. הוא חלם שיום יבוא ויהיה על אחת מהן, יפליג אתה אל מעבר לאופק של בתי"ס — אל אותם ימים שאין לראותם מחולות הנהב של שכונתו הזעירה.

באותם ימי ילדות רחוקים הוא חלם על ים וספינות, אך לא על ימאות כיעוד



רב'חובל מרדכי קופר

ומקצוע. הוא אהב את הים כמו שמישהו אוהב יער, או שדה של מרגניות, או צוקי הרים פראיים. הוא מצא בים קסם, שעשוע מרענן, ספורט מבודד.

בן עשר היה כשנרשם לימיה של "הפועלי". במרוצת הזמן הפך להיות מד"ר. אט אט נמסך "רעל-הים" בדמנו, ככל שבגר, כן רבתה תשוקתו אל הים הגדול. הוא החל חושב על "קריירה" ימית.

אביו, גנן במקצועו, לא היה מאושר מנטייתו המתגברת והולכות של הבן. איש מבני משפחת קופר לא היה ימאי מעודו והאב רצה שיוצא חלציו יהיה אגרונום, שיהלך על אדמה מוצקה וינהל

אורח-חיים "נורמאלי", אבל מי בימינו שומע בקול אבא-אמא?... לאחר מאבק קל הצליח הנער מוטי קופר להשיג את רשות הוריו ללמוד בבית-הספר הימי, בתנאי שיבחור במגמה מכונאית. "כדי שיהיה לו מקצוע של ממש בבתי"ס". לאחר תקופה מסוימת ומאבק-בית נוסף, נאותו הוריו שיעבור ללמוד "סיפון".

אבל מרדכי קופר, לאחר שזכה כבר בתואר "קדט", החליט שאת הימאות יש ללמוד ולרכוש בדרך הקשה וה"ישנה". הוא ויתר על יתרונות הקדט, עלה על אניה כנער-סיפון פשוט. למרות "נסיגו הימית" ומעמדו המקצועי עסק בכל המלאכות השחורות, מגרוד וצביעה וכלה בהדחת כלים וקיצוץ סירים. בן 17 היה כשעלה לעבוד על האניה הראשונה. למעלה מארבע שנים שרת באניות צ"ם כמלח פשוט.

ב"1954 החל עולה ומטפס במהירות בסולם הדרגות. באותה שנה היה לקצין שני, כעבור שלוש שנים עבר לעבוד ב"אל"ים", על האניה "תל-אביב" הישנה, כשדרגתו קצין-ראשון והממונה עליו הקברניט יהודה שטארק.

מ"תל-אביב" עבר ל"הר-כנען", תחת פיקודו של רב'חובל נורבני. התקשרתי מאוד לאניה זו, — מספר היום רב'חובל מרדכי קופר — היא היתה, והינה גם כיום, אניה טובה; והיה לה אז צוות נפלא". אהבה זו לאניה החזירתינה, כעבור שנים מספר, אל אותה אניה, בדרגה גבוהה יותר.

ב"1959 ירד הקצין הראשון מרדכי קופר לחוף כדי להשלים את לימודיו ולקבל סמיכות כקברניט. משהיתה בכיסו התעודה חזר אל הים, עלה לשרת כקצין ראשון על "הר-כנען", לפני כשנתיים הפכה סמיכותו למעשית: חברת "אל"ים" הפקידה בידיו את "הר-כנען" והוא הפך לקברניטה.

חוויות? יש הרבה. אפשר לכתוב עליהן ספר. מסעות מרתקים, נמלים אכ"ימית-מקצועית? גם כאלה ישנן. למשל ההתנגשות בתעלה האנגלית, ב"1957. הוא שרת אז כקצין ראשון על "הר" (טוף בעמ' 18)

חלפה עברה שנת תשכ"ג.

בהשקיפונו אהור, שוב יכולים אנו לציין כספוק, כי היתה זו שנה פוריה, בה צעדה חברתנו צעדים נוספים רציניים בשלבי התפתחותה.

צי אנייתנו גדל. נוספה אניה חד-שה, הנושאת ברמה את דגל "אליים" — הלא היא, "תל-אביב".

אין לתאר את התקדמותה והתפתחותה של החברה ללא כושרם ומסירותם של ימאינו ועובדינו, אשר ככשנים הקודמות כן בשנה זו — הוכיחו שוב את רמתם הנכונה ותרמו לשגשוגה של החברה.

על כל זאת שלווחה להם כרכת החברה ותודתה.

את שנת תשכ"ד פותחת חברת "אליים" בהשקת אניה נוספת — "ערד" — אניה אחות לקודמתה, "תל-אביב". שתי, "תאומות" אלו הן כיום פאר צי הסוחר הישראלי ומוסיפות

נוסף של גאוונה ויוקרה לחברתנו. כי אות ל"תאומות" — דומות הן זו לזו בצורתן, גודלן ומיפרטיהן.

כ"תל-אביב" תהיה "ערד" —

אנית-ציבורת, באורך של יותר מ-200 מטר ובמעמס של יותר מ-30 אלף טון.

היא תעניק לצוותה את מיטב הנוחות — תאים מהודרים ומרווחים, עם שרותים נפרדים, מיונג-אוויר מלא, חדרי אוכל ומנוחה, המקושטים בטוב-מעט.

השקת "ערד" נערכה כמספנות "דויטשה וורפט" שבהמבורג, כי-3 כספטמבר. השיקה אותה גברת א. פ. שנער, אשת ראש המשלחת הישרא-לית בקלן. בטקס נכחו נציגי המשלחת הישראלית, אנשי "אליים", מנהלי ובכירי העובדים כמספנה ואורחים נכבדים אחרים. הפלגת הבכורה שלה תערך בסוף חודש נובמבר.

עם הופעת גליון מספר ארבע של עתוננו וכפרום שנת תשכ"ד שולחת חברת "אליים" את מיטב הכרכות לכל ימאי ועובדי החברה.

כן שלווחה כרכת מערכת העתון לכל קוראיה — תהא דרכם צלחה בים וביבשה.

המערכת.

נתיבים רחוקים



א/מ הר כנען" — הטעינה מטען דגנים בנמל טרייריברס. לפריקה בצפון אירופה.

א/מ הר כרמל" — הפליגה בהתחלת ספטמבר מניו אורלינס ב"גולף" עם מטען של תירס המיועד לחיפה. אחרי גמירת פריקתה חזרה ל"גולף" לשם טעינת מטען ליעד בלתי ידוע עדיין.

א/מ הר גלבע" — הפליגה בסוף חודש אוגוסט מקורפוס קריסטי ב"גולף" עם מטען של מילו המיועד לחיפה. אחרי פריקתה חזרה לארה"ב לטען מטען ליעד בלתי ידוע עדיין.

א/מ הרסיני" — גמרה פריקתה הפלגה מרוטרדם בהתחלת חודש ספטמבר. משם היא נוסעת ל"גולף" לשם טעינת מטען של דגנים המ" יועד לאירופה הצפונית. לאחר מכן תעלה למבדוק לבדק שנת.

א/מ הר תבור" — הפליגה מנמל ונ"קובר בחוף המערבי של קנדה עם מטען של חיטה המיועד לחיפה. אחרי גמר פריקתה תעלה על המב" דוק בחיפה לשם בדיק שנת.

א/מ תל אביב" — גמרה פריקתו של מטען שעורה בנמל גדיניה בפולין. משם הפליגה להמבורג לעלות על המבדוק במספנת "דויטשה וורפט" לשם תיקוני אחריות.

א/מ הר גרעד" — הפליגה מנמל קובה ביפן בסוף חודש אוגוסט. אחרי גמר שלוש הפלגות רצופות של הובלת בננות בקירור מאקודור ליפן. עכשיו חזרה האניה לקו הובלת בננות מדרום אמריקה לצ" פון אמריקה.

א/מ הר רומון" — כנ"ל.

רשות הדבור



מערכת נכבדה.

יש לציין כי טאו התחלתם להוציא לאור את יומן אליים, מצפים אנו לקראתו המיד. וזאת נוכחתי לאור העובדה, שמי רגע ונדע כי הגיע היומן לאניה. מתדפי קים אנשי הצוות על דלת תאי. בבקשב לקבל את העתון. וזאת, עוד לפני שיש באפשרותי לחלק.

מאחל אני למערכת הצלחה.

גבעתי יעקב

א/מ, "תל-אביב", רוטרדם, 26.7.63

"הר תבור" מושיטה עזרה למפרשית בלבים

ב"16 באוגוסט, עת פלסה לה א/מ "הר-תבור" דרכה מונקובר בקולומביה הבריטית לנמל סן-פרדו בארצות-הברית, הבחין אחד הקצינים שעמד על סיפונה במפרשית קטנה המניפה דגל הנושא את סימן ההיכר הבינלאומי על צורך בעזרה. למרות מוג האוויר הסוער נתן רב החובל יעקב המל הוראה לסטות מנתיבו והתקרב למפרשית. המפרשית הנושאת את השם "קקידלאק" נצמדה לדופן "הר-תבור" אולם צוותה סרב לנטוש את הספינה, או אף להגרר על-ידה. רב החובל בל הודיע למפרשית על מקום המצאה ומיהר להודיע למשמר החופים האמריקני לחוש לעזרה. משמר החופים נענה לקרי-אה ושלח אניה מנמל סן-פרנציסקו. "הר-תבור" נשארה במקום בשמשה כתחנת ראדאר מקשרת עד לבוא ספינת משמר החופים האמריקנית. עם בואה, שוחררה "הר-תבור" מתפקידה והמשיכה ליעדה.

על שרותיו של משמר החופים האמריקני ראה רשימה בעמוד 19: "משמר החופים האמריקני — ידידם של הימאים".

HISTORY OF ISRAELI SHIPPING

PART II 1948-1963

Landlocked by hostile neighbors, Israel is almost entirely dependent on the sea for its economic survival. For the sea is its life line. The only means of receiving its vital imports and the only link to its export markets both essential to its economic existence. Since the establishment of the State of Israel on May 15, 1948, its northern, eastern and southern boundaries have been closed to land-borne commerce and economic activity. The only free access which Israel has to the world consists of approximately 140 miles of coastline bordering on the Mediterranean to the west and the Gulf of Eilat to the south.

It is therefore no surprise that Israel should seek to develop a national merchant fleet in order to guarantee and protect its foreign trade and to create an important source of foreign cur-

vessels through the British tonnage disposal program and in 1947 it succeeded through a British affiliated company to purchase the "Richard Borchard" which sailed under the British

the Israel Government acquired part ownership of Zim so that at the present time the company is owned jointly by: the Government, the Jewish Agency and the Histadrut.

In 1947 the Kedem Shipping Company Ltd. was founded under the joint ownership of Zim and the British firm Harris and Dixon Ltd. The Company ran a passenger ship the "Kedma" under Palestinian flag between Haifa and Marseilles. This vessel was subsequently sold and the joint venture was dissolved.



Haifa — the Home Port of the Israel Merchant Fleet

rency earnings. The task was clear, the implementation difficult

At the close of the Second World War in 1945, the shipping industry in Palestine was in a depressed state. The only Palestinian shipping company which had managed to survive the vicissitudes of war was the Atid Navigation Company Ltd. founded in 1934 whose five cargo steamers had been requisitioned by the British Admiralty for war time service. After the war the company attempted to replace its lost

flag. By 1948 the Company was able to resume its normal Mediterranean cargo service with the following vessels: "Atid", "Aliza", "Amal" and "Richard Borchard".

On June 7, 1945, under the initiating force of the late Mr. David Remez who was to become the first Israel Minister of Transport, the Zim Navigation Company was founded under the joint partnership of the Jewish Agency, Histadrut and the Israel Maritime League. In the year 1959,

With the outbreak of hostilities between the new State of Israel and the Arab countries in 1947, the State of Israel found itself in a very difficult situation. Due to the state of war which existed and the Arab attempt to place an embargo on all goods entering and leaving Israel, all foreign liner service to Israel was suspended for the duration of the hostilities. Not being prepared to tolerate such a situation, the young Government of Israel took immediate steps in order to maintain

overseas traffic to Israel and to ensure the importation of essential goods to Israel. In mid 1948, the Israel Ship-owners Pool Ltd. was founded with the express purpose of chartering foreign tonnage for the carriage of essential goods from Europe to Israel. The partners in the pool were Zim, Atid Navigation Company and Nachshon Ltd. (a subsidiary of the Histadrut). During the period 1948—1949 approximately 65 vessels averaging 4,500 DWT each were chartered for the carriage of goods from Europe to Israel.

Simultaneous with the Israel Ship-owners Pool was the founding of the American Israel Shipping Company in New York under the joint ownership of P.E.C. (Palestine Economic Corporation) and Ampal (American Palestine Investment Corporation). The purpose of this company was to open up trade between the United States and Israel, which had ceased because of the Arab embargo and blockade. The first chartered vessel to sail to Israel from the United States was the Panamanian flag "Jack Star" which carried 10,000 tons of flour to Haifa.

At the end of the war for Independence in 1949, the Israel Ship-owners Pool was disbanded and the Israel America Line was founded. The shareholders in this company were: one third Zim, one third the American Israel Shipping Company and one third the Israeli Investment and Finance Corporation (Discount Bank). During the years 1949-50 the Company purchased six Canadian Victory type vessels: "Haifa", "Tel Aviv", Yaffo, "Akko", "Eilat" and "Atlit".

In 1950, Dizengoff and Company Ltd. was founded by Mr. H. Graetz operating with three ships purchased from the Isthmian Line. At the end of 1951 the Dizengoff Company was bought out by Zim which resulted in a reorganization of the Israel America Line. The Israel America Line was liquidated with Zim maintaining owner-

ship of the "Haifa", "Eilat" and "Atlit" which were engaged in liner service to and from Israel. The other three ships: "Akko", "Tel Aviv" and "Yaffo" were taken over by a new company, organized by the Israeli Investment and Finance Corporation, Cargo Ships "El Yam" which pioneered in the Israeli tramp shipping industry.

The Zim Navigation Company and Cargo Ships "El Yam" Ltd. are by far the two largest Israeli shipping companies with a combined ownership of approximately 85% of the Israel Merchant fleet. The other Israeli ship owning companies are: Atid Navigation Company Ltd., Ophir Sea Transport Cooperative founded in 1949, Mediterranean Seaways Ltd. founded in 1956, Sela Maritime Services Ltd. founded in 1960, Allseas Shipping Co. Israel founded in 1961 and Somerfin Israel Ltd.

ISRAEL MERCHANT FLEET r. 1. 1963

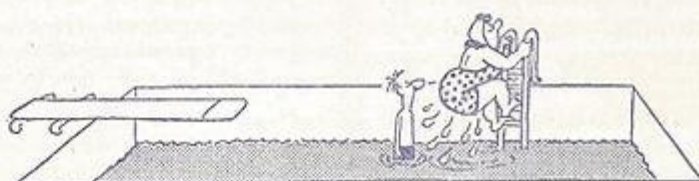
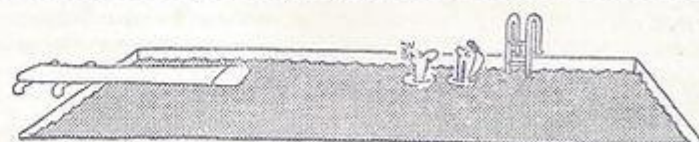
	No. Ships	Deadweight Tonnage
Zim	47	402,044
El Yam	10	164,890
Allseas	3	30,939
Atid	2	6,927
Sela	2	6,900
Med. Seaways	2	5,255
Ophir	3	5,303
Somerfin	2	47,415
Total	72	669,673

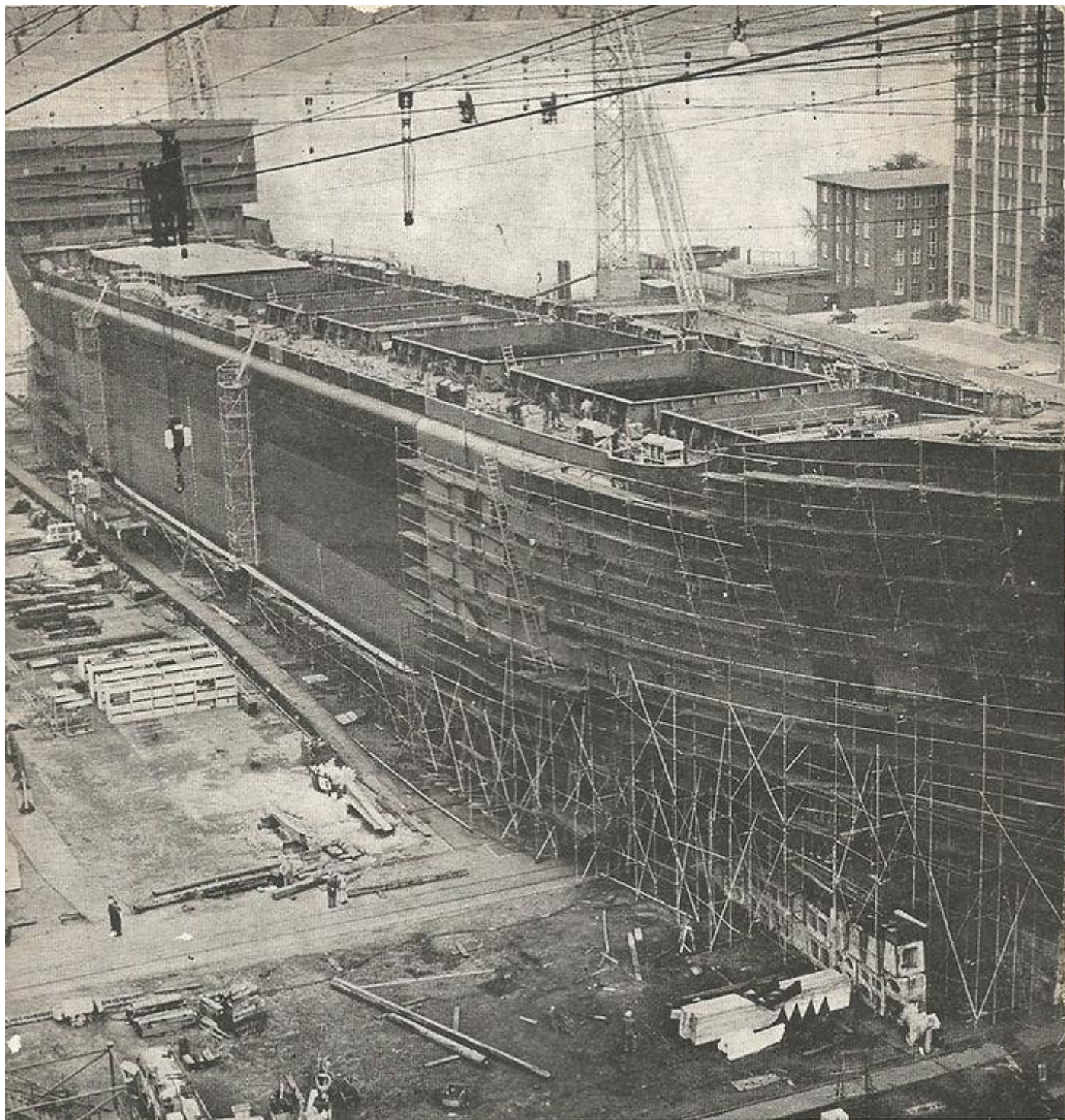
The above table shows that Zim owns approximately 63% of the Israel merchant fleet, El Yam 23% and the remaining 14% is owned by the other six companies.

During the next two years, approximately 25 new ships, totaling 250,000 DWT will be added to the merchant fleet. It is therefore projected that at the end of 1964, the Israel Merchant fleet will consist of approximately 94 vessels with a total deadweight tonnage of 872,000. (These figures do not include the approximately 55 foreign flag ships which are chartered and operated by Israeli companies.)

CLASSIFICATION OF ISRAELI VESSELS

	No. Ships	Deadweight Tonnage
Passenger ships	4	9,184
Combined Cargo and Passenger ships	2	13,371
Cargo ships	49	338,816
Bulk Carriers	4	91,816
Refrigerated Ships	5	14,480
Tankers	3	51,000
Total Israeli flag vessels	67	518,667
Other vessels		
Owned by Israeli Companies	5	151,160
Total	72	669,773





The Construction of the M/V "ARAD" nears completion
at "Deutsche Werft" Shipyard, Hamburg.

א/מ. ערד, בעת הבניה, סמוך להשקתה, במספנת
„דויטשה וורפט“ בהמבורג.