

קיץ תשליג

קיץ תשליג 1973

• קיץ תשליג •

• גליון מס' 43 •

• עתון לימני ועובדי "אל-ים" •

יום אלים

בהרצה

כלכלים ראשיים

המחסור בכלכלים ראשיים באניות צי הסוחר הישראלי, עורר את הצורך להכשיר עובדי משק מתאימים לתפקיד חשוב זה.

שיים נושאים בכיסם תעודות הסמכה מאושרות כחוק. חברתנו יוצגה בקורס זה על ידי מר ז'אן קרנבאום, שהפליג בעבר באניותנו כמלצר. עם סיום הקורס הצטרפו לשר רותינו מר גד עזריה ומר יוסף פרץ. מר ז'אן קרנבאום מונה לתפקיד כלכל ראשי באניה "הר-כרמל", וה"ה גד עזריה יה יוסף פרץ, המחזילים את שירותם בים, הוצבו כצוערי-כלכלי-משק באניות אחרות של החברה. ברכת כולנו מלווה אותם ואנו מאחלים להם הצלחה וקליטה מהירה בשורות תינו ובתפקידם החדש.

משרד העבודה, הרשות לחינוך והכשרה ימית וחברות הספנות, פתחו קורס להכשרת כלכלים ראשיים באניות. הלימודים בקורס התחילו בחודש פברואר, ונמשכו כשלושה וחצי חודשים; החודש שיים הראשונים בחוף, בבית הימאים ע"ש ר"ח ולטר דלמן ז"ל, בחיפה, וחודש וחצי באניה "יפו". הנושאים שנלמדו בקורס היו: בין השאר: תורת המקצוע בחוף, משרדאות, מחשנאות, מלצרות תאים, מלצרות סלון, עבודות מטבח והגשה בהדר האוכל. יצויין כי זו הפעם הראשונה בדברי ימי צי הסוחר הישראלי, שכלכלים ראשיים

אנינות אלום

הדיונים והמו"מ עם אנודי הימי אים לקראת התימת ההווים ההדשים נמצאים בשלבי סיום. כעוד שלגבי הטיבת הדיונים הדיונים עדיין בעי צומם, הרי שלגבי הטיבת הקצינים ורכי החובלים נראה כי אנו כבר מתקרבים להתימת ההווה.

לגבי הקצינים ורכי החובלים הטיפולים בהפלגות נוד סוכם על חשוי נויים הבאים:

1. תוספת סחר נוד בשעור של 10 אחוז על השכר, במקום 6 והצי אחוז עד כה.
2. הגדלת חופשת סחר נוד ל-30 יום בשנה במקום 14 יום עד כה.
3. תקופת השרות הרצוף כים החל מדרגת הובל שני/מכונאי שני ומעלה, הועמדה על 7 וחצי חודשים, במקום 9 חודשים עד כה. לגבי רבי חובלים — משך השרות הרצוף הועמד על 6 וחצי חודשים.
4. תמורת השעות הנוספות תי שולם במטבע זר.
5. התחייבות החברה להחזיר קצין ארצה תוך 6 שבועות מיום תום החווה הועמדה על 8 שבועות. אנו מקווים כי הטבות משמעותיות אלו בתנאי השרות יהיו משי-כה ותמריץ לקצינים ורכי החובלים לשרת באניות סחר נוד.

* * *

אנו נפרדים בגליון זה מאניות, המורידות את דגל החברה והלאום ועוברות לידים אחרות. המדובר הן פעם באניות הקרוי "הר-בשן" ו"הר-בוקר", אשר ההחלטה למוכרן היא פועל יוצא של מדיניות החברה, המבקשת לשמור על צי "צעיר" ויעיל.

אניות אלו נרכשו מבעלים קודמים בשנת 1967 ולאחר שמוצי הן יעדים הכלכליים שביקשה החברה להפיק באמצעותן, שוב לא נותר להן מקום במסגרת יעדי התובלה הנוכחיים שלנו.

עם הופעת גליון זה שוב לא יופיעו "הר-בשן" ו"הר-בוקר" כרשימת אניות החברה. את מקומן כרשימה תמלאנה כוודאי — בעתיד הלא רחוק — אניות הדישות.

המערכת

אנינות אלום

אנינות אלום

לנושאים:

- יצחק שמיר, רב חובל.
- יגאל אשכנזי, חובל שלישי.
- לואיס אכסלינגר, אלחוטאי.
- צבי ברקוביץ, השמלאי.
- גרשון קרס, רב מלחים.
- שמעון שושן, שואב.
- סוזי שלו.
- משה נוימן, צוער סיפון.
- עופר מדר, מכונאי שלישי.
- לאילנה קמרס, להולדת הבת.

עליה בדרגה:

הרמן הרשקוביץ, מצוער אלחוטאי לאלחוטאי.

- יעקב דאדי, מצוער סיפון לחובל שלישי בפועל.
- יחזקאל מועלם, מצוער סיפון לחובל שלישי בפועל.
- עדי ארקאב, ממכונאי שני למכונאי ראשון בפועל.
- יחזקאל צ'סנר, לקבלת סמיכות של מכונאי ראשי.

גרב חובל זאב תירוש, עם קבלת פיקוד ראשון על אניה.





זקודים על...

רב־חובל
צאק תירוש



שלנו בנקודת זינוק שווה. אני תמיד הקי דמתי אותם בחצי שנה לפחות. וזו לא היתה תוצאה של מאמץ מיוחד, של תחרות מי יגיע ראשון למטרה. הכל התנהל בתהליך נורמאלי."

* * *

כרב־חובל "חדש", מה הן לדעתו התכונות הדרושות כיום כדי להצליח בתפקיד זה?

"קודם כל צריך להיות, כמובן, איש מקצוע מעולה. אבל חשובות מאוד התכונות האישיות. ראשית, רב חובל טוב הוא מי שיוודע להלך עם בני־אדם ולהכיר בערך ששמו יחסי־אנוש. עברו הזמנים שרב־חובל היה משיג את שלו בשררה מוחלטת, בתקיפות ובכוח הסמכות שמע־ניקים לו דרגתו ומעמדו באניה. היום צריך לדעת שבצד התקיפות ההכרחית יש לגלות גמישות, לדעת היכן צריך לוותר, והדברים אמורים ביתר הרגשה בהפגנות ממושכות. המשכיעות בהכרח על הימאי. לאחר חודשים ביב, מחוץ לבית והרחק ממנו נוצרות אצל הימאי רגישויות ולחציים, הגורמים מפעם לפעם להתפרצויות לגבי דברים שהם בסך הכל שוליים ותסרי ערך בתנאים אחרים. צריך להיות מודע לעובדה זו ולדעת איך לנהוג במסגרתה. כמעט בכל אניה מצויים "עושי צרות", אם לא בפועל, לפחות בכוח. צריך לאתר אותם, למצוא את נקודות התורפה החיוביות שבאופיים השלילי לכאורה ולנקוט את הדחפים שלהם לאפיקים מועילים. עושי־צרות אחד יכול להרוס צוות שלם. לכאורה, קיימת האפשרות לשלוח אדם כזה לכל הרחוקות. אבל צריך לזכור אז שיקים איגוד ימאים וצריך להיות מודע לעובדה שאיגוד זה נותן לא פעם "בקינג" לאיש כזה מסיבות שונות שלא כאן המדקום לפרט אותן. נוסף לכל אלה חייב רב־חובל להיות בקי בחיזה העבודה הישראלית, כדי שלא ימצא עצמו במקרה זה ואחר עומד נכלם בפני עובדות סעיפי החווה. גם כאשר הוא בטוח בצדקתו שעה הוא נדרש להתלית ולהכריע בענין כלי־שון.

הצלחתו של רב־חובל תלויה גם בי רב־המלחים שבאניתו. אישיותו וכוחו של רב־מלחים קובעים את רמת הצוות. הוא המגבש את אנשי הצוות ובו תלוי הרבה מה מידת יעילותו של צוות זה. (10ף בעמוד 15)

יליד הארץ. חזות שוקטת ובוטחת. דיבור מתון, שקול. רב חובל "טרי", שזה עתה אך קיבל לידי ראשונה פיקוד על אניה. רב־חובל זאב תירוש.

נולד בחיפה לפני 29 שנים. "על היים" מגיל עשר, כחניך האגודה הימית "זבולון". סירות משוט ומפרשיות. אהבה לים שמעליו נולדים, שאותו רואים יום־יום, שבו מבליים, שעל גליו מחלצים עצמות ושעם רוחותיו חורשים את המים.

המסלול ברור כבר מגיל צעיר. אין התחבטויות, אין גישושים. מסיימים את חוק הלימודים בבית הספר ופונים לעכו, לבית ספר לקציני ים. המגמה — סיפון. השאיפה — קצונה. בין גמר בית הספר בעכו לגיוס מפליגים קצת. אחר כך חיל־הים, הדרכה בבטיס ימאות. בחופשות הר־לכים לעשות "שורגנג". הים נמסך בדם והאניות מטביעות חותמן בתודעה.

בתום השירות הצבאי — לחברת אל־ים. ומיד כקצין שלישי על "הר־מוק" הזכורה לטוב. מסלולי המים הארוכים שבין דרום־אמריקה לבין צפון־אירופה. הרחק מהבית. חודש אחר חודש. אחר כך באה ההרפקתה של ההפלגות לוייט־נאם אכולת המלחמות. הענין כרוך בסי־קון. אך בעד הסיכון משלמים. הזמן נוקף. ורק לאחר 15 חודשים רצופים של שהייה בהפלגות רחוקות הוא חוזר ארצה בפעם הראשונה.

"כן, זה לא קל. — מחייך זאב תירוש היוך קל — 15 חודשים מחוץ לבית, ביב, זה מאמץ נפשי לא קטן. אפילו לגבי רווק צעיר, הפטור מעול משפחתי, מבעיות משפחתיות, מהתחייבויות משפחתיות. כי שעוברים את החודש השמיני ביב, מבלי לחזור הביתה אתה מתחיל להרגיש את הלחץ, את המרעקה."

חופשה ראשונה בחוף הבית לאחר 15 חודש. "גם במקרה זה. — אומר רב־חובל זאב תירוש — בחברת אל־ים פרק הזמן שבין קבלת ה"טיקט" לקבלת אניה תחת פיקודך הוא קצר מאוד בחברות אחרות." מה הם ממדי הפער שבין הקידום באל־ים לקידום בחברות אחרות? "אני יכול להגיד לך רק מתוך השוואה ביני לבין חברים שסיימו את בית הספר בעכו יחד אתי ואשר התחלנו את המסלול

* * *

ההתקדמות בסולם הדרגות מהירה. ה"פרמיט" מקדים תמיד, ובצורה בולטת, את ה"טיקט".

בחברות אל־ים — אומר תירוש — ההתקדמות היא מהירה אם אתה בסדר. זה אודי מיתרונותיה של חברה זו על גבי אחרות."

ב־1968 הוא כבר מפליג עם "פרמיט" של קצין ראשון ובסוף אותה שנה הוא מקבל את ה"טיקט". בסוף 1972, אחרי שהוא עומד בבחינות, הוא זוכה ל"טיקט" של רב־חובל והשלב הבא. שלו מצפים הוא קבלת פיקוד על אניה.

הוא קבלת פיקוד על אניה. גם במקרה זה. — אומר רב־חובל זאב תירוש — בחברת אל־ים פרק הזמן שבין קבלת ה"טיקט" לקבלת אניה תחת פיקודך הוא קצר מאוד בחברות אחרות." מה הם ממדי הפער שבין הקידום באל־ים לקידום בחברות אחרות? "אני יכול להגיד לך רק מתוך השוואה ביני לבין חברים שסיימו את בית הספר בעכו יחד אתי ואשר התחלנו את המסלול

ליל הבית

סידור אידיאלי לזוג צעיר, כשהבעל רואה את עתידו בים.

כשהמדובר בזוג צעיר, סידור כזה הוא ממשי אידיאלי, — מסכים יורם — הן מבחינה משפחתית והן מבחינה כלכלית, בעיקר בתנאים של ישראל, זוג צעיר, שאין לו הורים בעלי אמצעים מיוחדים ושבעיית הדיור היא בשבילו מועקה רצינית, יכול בדרך זו לפתור את בעיות הדיור שלו באופן המוצלח ביותר, רא"ש בית, אין לו בעיות מדיניות של השתכנות, שנית, תוך זמן קצר יחסית הוא יכול להגיע להסכמינות המאפשרת לו לרכוש דיור הולם.

בראש וראשונה נפתרה בעיית הניחוח הממושך אחד מהשני, — תזונה דליה ליתרונות המשפחתיים שבעבודה משותפת על אניה אחת — אין להזקק על הבעל לבוא לעתים קרובות יותר הביתה, או לבחור לו את הקווים העונים על דרישה זו וכן לא קיימת הנטייה להוריד את תו מהים, זה מאפשר לי עבודה קשה, בלי דאגות מיותרות, ומעניק לו את האפשרות להתמסר לטטה המקצועי ולהתקדם מהר יותר, בקיצור, יש מנוחה, אין עצבים, אין געגועים ונהנים יחד מכל ההנאות אותן מעניק מקצוע הימאות.

אך מתקבלת התופעה הזו על האניה? יכול להיות שברגע הראשון זה מדעור סקרנות ותהייה אצל האנשים, אולי לא יודעים איך לאכול את זה, אבל מתרגלים מהר מאוד, מי שלא יכול לעכל את התופעה עד תומה הם הימאים הזררים, כשמדובר ביוונים, או בספרדים, יש ואשה לא הולך אצלם יחד, ובייחוד שאני, כאל"חוטאית, גבוהה בדרגה מבעלי, זה בכלל מביך אותם לגמרי ונדמה לי אפילו שזה פוגע בכבוד הגברי שלהם, זה מתבטא למשל, בקבלת המשכורת, להם ברור שאת המשכורת צריך בכל מקום ובכל מקום (סוף בעמוד 6)

זוהי תופעה נדירה עדיין, אך בהחלט לא יוצאת-דופן: בעל ואשתו המשרתים על אניה אחת, אומרים שבציי המסחר של מדינות סקנדינביות זה מקובל למדי, בצי שלנו זו עדיין תופעה המעוררת עניין, לחברת אל"ים יש כבר "זוג" כזה, דליה ויורם נאמן, היא — אלוטאית, הוא — קצין-שלישי, בדרך להיות קצין-שני, כרגע הם בחופשת חוף ממושכת, אחרי הפלגה ממושכת, וחופשה זו נועדה לקידומו של יורם — לימודים ובחינות לקראת קבלת סמיכות לקצין שני.



דליה ויורם נאמן ליד ביתם באחת החופשות בין הפלגה להפלגה.

הר"מירון, יורם קצין-שלישי סיפון ודליה קדטית אלוט, לצדו של אלוטאי ממוצא הודי, לאחר שלושה וחצי חודשי הפלגה היא מקבלת את התחנה לרשותה הבלעדית.

לקראת ליל-הסדר חזרו בטיסה ארצה, עם גמר הקירס והבחינות של יורם יחזרו לים.

נחזור לים בשמחה, — אומרת דליה — אנחנו מרוצים מאוד, אין לנו כל סדר בה התאונן, החיים מעניינים, העבודה טובה, אנחנו מצליחים לחסוך הרבה כסף וגם לראות את העולם, הסידור הזה, של בעל ואשה העובדים על אניה אחת, הוא

שניהם בני 24, שניהם ילידי חיפה, שניהם תושבי מושב אחד בגליל המערבי ושמו בוסתן-הגליל, שניהם תלמידי בית-ספר עממי אחד, בני כיתה אחת, ידידות ממושכת, שהביאה את השניים אל מתחת לחופה.

עוד מנעוריו ידע יורם שהוא רוצה לראות את עתידו בים, לדליה לא היו כל מחשבות בכיוון הזה, יורם הלך ללמוד בבית-הספר לקציני ים בעכו, דליה הלכה ללמוד בסמינר למורים בנהלל.

כשסיים יורם את בית הספר לקציני-ים, הפליג תשעה חודשים כקדט סיפון ולאחר מכן התגייס לחיל-הים למלא את שרותו הצבאי, במסגרת זו נשלח לצרפת והיה שותף להבאתן של "ספינות-שובורג" הנודעות.

עוד בשירותו הצבאי נשא יורם את דליה לאשה, לזוג היה ברור כי יורם ממשיך בים, שזהו מקצועו וזהו הקריירה שלו, ואז נפלה ההחלטה: כדי לחסוך את יסורי הפרידות הארוכות וכל הבעיות הנלוות, תהיה גם דליה ימאית.

הנה כי כן מצטרפת דליה לקורס אל-חוטאי ים, הנערך בטכון בעכו, בקורס 30 חניכים — 25 בחורים ו-5 בחורות, כדי יוק כאשר משתחרר יורם משרותו בחיל-הים מסיימת דליה את הקורס, לאחר שתי שנות לימוד, עוד לפני השחרור ולפני סיום הקורס נוצר הקשר בין הזוג לבין חברת אל"ים להעסקתם במשותף על אחת מאניות החברה, דליה אף זוכה לקבל מאל"ים מענק כספי, המסייע לה לסיים את לימודיה בלי הסתבכויות כלכליות.

וכך, בקיץ 1972, עולה הזוג על האניה

זוג בים (סוף מעמ' 4

רה לקבל הבעל. או מה הם עושים? ה החובל הזר מחמים אותי על קבלת המש כורת. אבל את המעטפה היא נותן ליוה וכך ניצל הכבוד הגברי והמסורת אינ מופרת."

דליה היא אלחוטאית לכל דבר. היא מסוגלת להתגבר על תקלות מכניות ב משדר בכוחות עצמה, שהרי זה חלק מן הלימודים הארוכים, כזכור שנתיים תמל מות. כבר היו לה תקלות ועל כולן הת גברה ועד היום טרם נצרכה להעזר בטכ נאים בתוך.

נסף לעבודתה כאלחוטאית היא ממור מה גם על החנות של האניה וכן על כל הגירות של האניה. שהיתה עד לפני זמן מה בתחום אחריותו של הציף-סטיווארד. על אלה היא מקבלת תוספת במשכורת וגם עושה שעות נוספות בתחנת האל- חוט, כשיש עומס מברקים ויש להעבירם מחוץ לשעות העבודה המקובלות. בשלב זה משכורתה הכוללת גבוהה ממשכורת בעלה. כבודו של יורם אינו נפגע מעוב דה זו, אבל כבודם של הזרים...

חמש הבחורות שסיימו יחד עם דליה את הקורס בעכו כולן משרתות בים. שלוש מהן נשואות לימאים ומשרתות יחד אתם. שתיים עדיין רווקות. דליה שר מרת אתו על קשר, משוחחת אתן במכ שיר שלה ומתרשמת שבילן שבעות רצון ושהכל שבעים רצון מהן.

אנחנו ממליצים לכל בעיה הרוצה לקשור את גירלו עם הים שימצא לו נצרה המיכנה להיות אלחוטאית. זה פותר הבין בעיות ומקל על החיים לשני הצד דים — אומר יורם — זוג כזה יכול לה סך הרבה כסף ובו בזמן לראות את ה עולם. זוג על אניה יכול לחסוך 30 ואפר לז 40 אלף לירות בשנה. זאת אומרת ש תוך ארבע שנים הם יכולים לרכוש דירה טובה, לרהט אותה ואפילו לקנות מכונית. איפה יש עוד מקצוע בעולם שמאפשר קידום כלכלי מהיר כזה?"

תנחומים

למכונאי שלישי שמואל עצמוני עם פטירת אביו.
לצוער ספן יובל ונוק עם פטיר רת אמו.
למלצר חיים אביטן עם פטירת אביו.

ראיתך, ולא פעולת הרופא לאחר מכן. הערה הראשונה היא: שטוף את העין מיד בכמות גדולה של מים מתוקים, כדי נמצא בקרבת ברו, פתח אותו וכיוון זרם להסביר את החומר החימי. את אתה מים בעדינות לעינך. אתה יכול גם לטבול את ראשך במים. אפשר גם לטפוף כמה ספלי מים בנוית העין ולהבטיח שהם ייצאו בפינה השנייה.

חשוב לדעת את פרטי העזרה הראשו נה, אולם למנוע תאונה חשוב עוד יותר

פנה מיד לאחראי לעזרה ראשונה.

נפצעת בעין, באיוז תרופה עליך ל השתמש לפני הפניה לאחראי לעזרה ראשונה?

שום תרופה. עליך לפנות לאחראי לעזרה ראשונה.

מה עליך לעשות אם חומר כימי פגע בעיניך?

פעולה מהירה היא הקובעת. צעריך בשניה הבאה עשוי לקבוע אם תציל

עינים

פגיעות בעינים הן חמורות ותמיד כרוכות בכאבים. תאונות רבות נגרמות ע"י רסיסי מתכת או צבע. לכן הנך חייב להרכיב תמיד משקפי מגן שעה שהנך עוסק בגרוד, נקוי חלודה, הפעלת מחרטה, באומל או בצידוד השחזה וכד.

הרכב משקפי מגן

Always wear goggles



EYES

Eye injuries are serious and always painful. Many are caused by fragments of metal or paint. Always wear goggles for your protection when chipping, scaling, using a lathe, a cold chisel or grinding tools, etc.

הפלגה בלתי שגרתית

צורך בהרבה תושיה ואילתור שהיו מנה חלקם של מומחי החברה בארץ ובארה"ב לבסוף, או ליתר דיוק, בראש ובראשונה היה צורך להרכיב צוות טוב ובלתי שגרתי להפלגה בלתי שגרתית. על הפלגה זו סיפר לנו רב השמנים אליהו רקוביץ קי, ואלה הדברים כפי שכתב, בלשונו הוא:

— המקרה אירע בתאריך 21.73. מיד לאחר השריפה, הועבר הצוות כולו לבית מלון, שנמצא בעיר פסקגולה ולאחר חקירה רה בת יומיים, סודר לצוות דרכון יציאה מארה"ב, ע"י 2 נציגים מטעם משרד התחבורה שבאו במיוחד מישראל. לאחר 5 ימים עזב חלק גדול מהצוות את העיר

לאחר האסון שפקד את האניה „ערד“ בה נשרף כליל כל המבנה האחורי של האניה הכולל את מגורי הצוות, גשר הפיקוד, תחנת האלחוט ועוד, עמדנו בפני משימה די מורכבת של בניה מחדש של כל אותו החלק של האניה שאוכל באש.

באתה של האניה בכוחות עצמה מארה"ב לסקוטלנד, לשם ביצוע משימה זו היה צורך לפתור מספר לא קטן של בעיות כי בנוסף לכח מנוע שהיה, הרי היה צורך גם בדברים רבים אחרים.

ראשית, יש לאתר מקלט בטוח למגורי הצוות, הכולל בתוכו אביזרי ציוד חירום רבים כגון: ציוד הצלה וכדומה, אשר תחנת אלחוט, ומספיד נורט, אשר יענו על דרישות הבטיחות המקובלות. היה

לאחר שנתברר שלא יהיה זה מעשי לבצע את התיקונים בארצות הברית, וכי יהיה צורך להביא את האניה למספנה בסקוטלנד, שנבחרה למטרה זו, התחלנו לבדוק מה יהיה כרוך בבצוע הפלגה בלתי שגרתית זו. כזכור פגעה האש כמעט בכל דבר שהיה במבנה האחורי של האניה — מן הסיפון הראשי עד לתורן — ואף חלק מן הארובה נשרף. מאחר והדר המכונות לא ניווק, חשבנו כמובן על ה-

עה זו באתי למשרדי „מריטיים אוברסיז“ אמרתי למי ששותח אתי, כי אני מוכן לקבל על עצמי את העבודה בתנאי ש' קיימים סיכויים לעבודה מעניינת ולהתקדמות. נאמר לי שסיכויים ישנם והכי תלוי בכושרו ורצונו של העובד. התחלתי איפוא, לעבוד כמהרגס ומבצע מלאכה משרדיות שונות בתפקיד זוטרי. תוך שלוש שנות עבודה הגעתי לתפקיד הנור כחי — מפקח מחלקת הצוות. כמובן שאני שבע רצון. אחרת לא היית פוגש אות כאן”.

בני פרבר עוסק בתחום האדמיניסטרטיבי היום-יומי של מחלקת הצוות בין היתר עיסוקו עניני ביטוח, חוזים ותשלומים.

באחרונה, — הוא מציין בנימת צעו — קטן במידה רבה תחום פעולתו באניות הנושאות דגל ישראל, שכן עיקר תפעולן נעשה ישירות באמצעות משרד „אליים בחיפה. אבל עדיין נשאר גם לג לעשות משהו בשביל אניות אלה והקשר נשמר”.

בני פרבר שבע-רצון לא רק מן העבודה, אלא גם מן המסגרת הכללית שבתוכה הוא פועל.

„הברה זו — הוא אומר — יש בה משהו מיוחד שאינך מוצא בהרבה חברות אחרות. זוהי חברה עם אוירה חמה, עתהייתנות אישית העובד בה אינו מרגיש עצמו ככורג קטן ואלמוני. קיימת אצלנו (109 בעמוד 23)

השונים, אנו משמשים גם כבלדרים — מביאים לאנשי צוות האניה את הדאר שלהם שהגיע על שמם למשרד בנייריורק, ולפחות מסיבה זו אנו „טיפוסים רצויים ביותר“ על סיפוני האניות. „העבודה אינה קלה והטיסות הארוכות והתכופות ממקום למקום סוחטות את הלשד. — ממשיך יוסף לוי — אך יש בעבודה שלנו סיפוק וזה דבר חשוב. אני מתרצץ על פני נמלים שונים ומשונים, מאלסקה בצפון ועד צילי בדרום ובאופן ממוצע אני נמצא מחצית החודש מחוץ למשרד ולבית. מפעם לפעם חייבים גם לקפוץ ליפן. בתוך מחצית החודש הזה ישנם שבתות ותים. אבל כפי שכבר אמרתי, העבודה מעניינת והסיפוק הוא הפיזי על כל החסרונות הטמונים בה”.

המחונן שהפך למפקח

מן המכונות אנו עוברים אל הצוות. בראש מחלקת הצוות עומד כיום רב חובל אדלר, שעד לפני זמן מה שרת במשרדי החברה שבלונדון. מתחתיו מכהן כמפקח מחלקת הצוות, מר בנימין פרבר — גבר בריא-מבנה ואדמוני כלשהו, יליד בואנוס-אירס, שעלה לישראל בשנת 1954 במסגרת עליית הנוער והיה חבר קיבוץ גן שמואל. לבנימין פרבר, המכונה כאן בני, אין „שרשים“ בים. לעבודתו בחב"ר הגיע בעקבות מודעה שהופיעה בעתון ובה ביקשו מפרסמי המודעה פקיד היודע לתרגם מעברית לאנגלית. „בעקבות מוד-

מבלים חלק נכבד מזמנכם בכורסות ה"טוסיים.

מארבעת מפקחי המכונה הצלחנו לפגוש את יוסף לוי בלבד — גבר בן 42 שעלה מצרפת בשנת 1955 והתחיל את הקריירה הימית שלו ב„אליים“ כמטיק באניה „תל-אביב“ הישנה. ב-1967, אחרי שהתקדם בשרותו ב„אליים“ שלב אחרי שלב, קיבל סמיכות של מכונאי ראשי ובנובמבר 1970 נשלח למשרד בנייריורק כמפקח מכונות.

מפקחים ובלדרים

במחלקת המכונות במשרד בנייריורק שבראשה עומד מר גילרוי, משרתים כיום ארבעה מפקחים. שלושה מהם ישראלים. הותיק שבהם הוא לודביק ה"חדש" ביותר הוא יצחק פלד.

לכל אחד מן הארבעה אניות מ„שלו" עליהם הוא אחראי ישירות, בהן הוא מטפל שעה שהן מגיעות לאחד מנמלי יבשת אמריקה.

ה„צ" של יוסף לוי כולל שש אניות קבועות ועד שלוש אחרות, בהן הוא מטפל לעת-מצוא. כמעט כל אניה המגיעה לאחד מנמלי יבשת אמריקה זוכה לביקור רו של המפקח הממונה עליה, מסביר יוסף לוי — אנחנו בודקים את מצבה מבחינת התחזוקה, מכונה וסיפון גם יחד, עובדים על הניירת, מסייעים למכונאים בפתרון מכלול הבעיות הצצות פה ושם. בהזדמנות זו, כשאנו יוצאים לנמלים

וחזר בטיסה לארץ, וחלק קטן, שהיו קד"טים, הוצבו לאניות שהיו באותה תקופה בנמלי ארה"ב. החלק השני של הצוות, שהיה מועט, נשאר בעיר פסקגולה, לשמירה השגרתית של האניה ועבור עבודות אחזקה שהיבים לעשות. כל הצוות מנה כ־12 איש, כולל קצינים. יום לאחר השרידסה, חזרנו הצוות שנשאר, בשעה 08.00, כהסעה מבית המלון, אל האניה, ועשינו באניה כל מיני עבודות חיוניות שהיו במגורים, בסיפון ובחדר המכונות וזה התבטא בהפעלת גנרטורים, משאבות, מד"חסים ומנוע ראשי, מקררים וכו'.

בשעה 16.00 בערב היינו חוזרים ב"הסעה לבית המלון. בצורה בלתי שגרתית כזאת עבדנו במשך 5 שבועות. כל לילה מישהו אחר היה נשאר לתורנות שמירה באניה.

ב־3 השבועות הראשונים לא היה ידוע לאף אחד מה תהיה התוכנית לגבי עתיד האניה, לאן יעבירו את האניה והיכן יתבצע השיפוצים. במשך השבועות הראשונים באו מספר נציגים ממספנות שונות בארה"ב, כל אחד מהם העריך את הנזק בתשלום שונה ובזמן שיפוצים ארוך. לאחר מכן קיבל פיקוד האניה הודעה מהחברה לעביר את האניה עם מטען גרעיני לנמל לונדון באנגליה ולאחר מכן להעביר את האניה מלונדון לגלסגאו שבסקוטלנד. מיד לאחר קבלת ההודעה הגיעו קבוצה (גנג') של תרי קוני אניות, השייכת לנמל של "מוביל", והתפקיד שלה היה — לשפץ את הנשר ולבנות מספר חדרים עבור הצוות המצוטבם שיצטרך להפליג באניה. מצוות המכונאי נשארו המכונאי הראשי, המכונאי הראשון, רב המשמנים וההשמלאי. את מערכות החשמל עשה החשמלאי, בעזרה של המכונאי הראשי, ורב המשמנים את מערכות המים למקלחות ולשירותים.

הצוות הקטן גם עשה בכוחות עצמו את סבנה הנשר ואת הרכבת מכשירי הקשר עשתה קבוצת התיקונים, כולל שיפוץ קטן בתדרים. צוות הסיפון עשה את העבודות השגרתיות שהיו דרושות ועבד בניקוי המ"גורים השרוף וההרוס. זה היה חיוני למע"כר במגורים וגם עבור השיפוצים וגם מבחינה בטיחותית. לאחר שנגמרו השיפוצים הומינים, הגיע יום ההפלגה שהוא 7.2.73.

— יצאנו מנמל פסקגולה להפלגת נס"יון במספר, ולאחר מכן הפלגנו לנמל יוס"

טון שבמדינת טקסס, זמן הפלגה היה כ־30 שעות, שהאניה הפליגה במהירות המירבית הרגילה שלה, שהיתה גם לפני השריפה. האוירה בין אנשי הצוות לפני ההפלגה ובהפלגה ליוסטון היתה טובה והמורל היה גבוה. כי כולם ידעו לקראת מה הם הולכים; כל זה למרות שהתנאים היו קשים ובלתי רגילים.

הצוות שהפעיל את האניה היה בסך הכל 20 איש, כולל קצינים. לפני הפלגת האניה שלחה החברה מספר אנשים, שיש ליטו את התקן החסר, שהיה לצוות של 12 איש, כך שהתקן הושלם ל־20 איש צוות מלא. כל זאת על מנת להפעיל את האניה במינימום אנשים, כי הייתה בעיה של מקומות בתדרים וכו'. כשהגענו לנמל יוס"טון, עמדנו שם כ־3 ימים. גם שם קיבל הצוות דיור בבית מלון, ונציגים ומפק"חים של החברה דאגו לנו לשמיכות חמות, לתנורי חימום, למעילים, לאספקת אוכל גדולה, אשר היה מעל הכמות הניתנת לכל אניה.

לאחר שהעמיסו את האניה במטען גרעינים המיועד לנמל לונדון — אנגליה, דיבר כל הצוות על "המשימה" שצריכה להתבצע, כך קראו בתקופה הזאת להציית האוקיינוס האטלנטי בהודש פברואר, שזה עיצומו של החורף, בתנאים קשים.

בתאריך 11.2.73 יצאנו את נמל יוסטון בשעות המאוחרות של הלילה, כשכיוון האניה הוא אנגליה. את המנכרות של ה"אניה, בנמל, עשה כל צוות האניה, ללא זל חשיבות במחלקות, כך שלא היתה בעיה מבחינה זו.

מסלול ההפלגה היה צריך להיות ב"תקופה של 18 יום, והוא עבר בתקופה כזאת, מזג אויר באוקיינוס היה קר וטוער במחצית הדרך, אבל הצוות ידע לקראת מה הוא הולך, כך שכולם קיבלו זאת ברוח טובה. כל אחד ידע שזה חייב לעבור בכל צורה שהיא, כך שאף אחד לא התלונן על זאת, את החגשה בחדר האוכל שהיה מ"שותף לכולם, ביצע כל אחד מהצוות לפי תורנות של יום, כך שלכל אחד יצאו 3 ימים תורנות חדר אוכל, עד להגעת האניה אל המספנה, כולם עשו זאת על הצד הטוב יותר וברוח טובה. האוירה באניה היתה כמו בחוג משפחה, האוכל היה ב"שפע ועל רמה טובה.

צוות הסיפון החזיק במשמרות הגה יד, ולאחר המשמרות ביצע עבודות אחד

וקה שצריכות להתבצע כמו בכל אניה, ובצע גם את הנקיון של אזור המגורים השרוף, צוות המכונה כולו החזיק משמ"רות, כולל טיפולים שיגרתיים ואחזקה. כל זה בוצע בזמן המשמרות ולאחר המשמרות. המטרה היתה, להשיג את הומ"ך על ידי העבודה.

לאחר 18 יום ההפלגה לפי התוכנית, הגענו למפרץ שליד העיר סאוטה-הנד, ש"נמצאת בנהר התמוזה, שם האניה זרקה עוגן, והתוכנית היתה להשאר 18 יום על עוגן. המתנו עד שיתפנה מקום ברציף של הסילו, שנמצא בעיר טילבורי, הסמוך כה ללונדון, כשהגענו לעיר סאוטה-הנד, אירגן נציג החברה בלונדון דיור לצוות של האניה, בבתי מלון, מי שלא היה ב"תורנות היה רשאי לצאת ללון בבית המ"לון, בינתיים ניצל צוות המכונה את הזמן הארוך לטיפול באביזרים של חדר המכרנות, שרק בעגינה אפשר לעשותה. הצוות היה מרוצה מבתי המלון, ואלה שנשארו באניה העבירו את זמנם במסחקים שהיו באניה ובטלביזיה. לאחר מכן התקשרה האניה לטילו, ואתר 6 ימים, של פריקת המטען, יצאנו מהנמל טילבורי, כשהמטרה היא נמל גלסגאו. מסלול הדרך היה ליומיים הפלגה. צוות הסיפון הספיק באותה תקופה לנקות את מחסני האניה, במינימום זמן ומינימום אנשים.

בתאריך 25.3.73 הגענו לנמל גלסגאו והתקשרנו לרציף של המספנה. מיד לאחר ההגעה התחיל הצוות בפירוק הציוד החדש, שהורכב בארה"ב ואחסנתו במחסן חוף, יום לאחר ההגעה לנמל גלסגאו קיבל כל הצוות מענק כספי גדול, שנקרא "בר נוס", עבור המאמץ והתנאים הלא נוחים שחי בהם במשך 7 שבועות. כולם היו מרוצים מהפלגה, שהסתיימה על הצד הטוב ביותר, ומהפצו שקיבלו לאחר כל זאת. כל הצוות חזר ארצה בטיסה בתוספת של מורל גבוה. —

אליהו רקוביץקי, רב שמנים
א. מ. ערד

עד כאן לשונו של המספר. המערכת והקוראים מודים לו על כי שיתף אותנו ברשמיו. עם מסירת הגליון לידי קוראיו יושלם בנין המבנים שניזוקו ב"ערד" והיא תחדש ימיה כקדם.

אנו כולנו מברכים אותה ואת אנשי צוותה לתורה לשירות פעיל ומאחלים להם הפלגות בטוחות ונעימות.

29.300 מילין מאילת וחזרה

נהגותו. אין פה הפקר. איפה שצריך לתת על הראש, הוא נותן כהוגן.

זו לא היתה הפלגה קלה. 96 ימים בלי נמל של ממש זו בעייה שלא קל להתמודד איתה. היא עשוייה להיות מקור לפרענויות ביחסים שבין הצוות לבין עצמו ובין הצוות לבין הפיקוד הבכיר של האניה. 96 יום בים, ללא פורקן של ירידה לנמל של ממש, מעמידים במבחן נפשי קשה את אנשי הצוות. כל זיק, חסר ערך לכאורה, עלול להצית תבערה, לגרום למשברים.

ואף על פי כן עברה ההפלגה הארוכה הזו ברוח טובה ובסיפוק.

רב החובל פיליפ עירון אינו מנסה להסתיר את תחושת הסיפוק והגאווה שלו. "תראה — הוא אומר — היה לי צוות נפלא בסופו של דבר. אני הושב שהיה זה מבחינה אנושית, הצוות הטוב ביותר שהפלגתי אחר צוות ישראלי משובה. של קח את העבודה בריצינות, שהשתדל, שהוריה יציבות. מדברים כל הזמן על ירידה מתמדת באיכות הצוות הישראלי. יצרו סביב זה תיאוריות. הפלגה זו לימדה אותי דברים רבים ואחד החשובים שבהם הוא שהצוות הישראלי עדיין טוב ואמין, חזרתי להיות חסיד של צוות ישראלי. יש לי נסיון עם צוותים זרים מכל הסוגים ואני מרשה לעצמי להגיד, שאילו בהפלגה זו היה לי צוות זה, הייתי ניתקל בבעיות תפעוליות ואחרות קשות יותר מ אשר נתקלתי עם הצוות הנוכחי, שהיה ברובו המכריע ישראלי."

לדבריו של רבי-חובל עירון היו צפרות יות בהפלגה זו בעיות רבות. וראשית לכל — צוות ישראלי, שלא היה רגיל להפלגה כל כך ממושכת ללא נמל של ממש.

"מרכיב חשוב, שהיה עלול לפגוע ב מצב הרוח, — מציין רב החובל עירון — הוא העובדה שבהפלגה זו יצאנו מהאזור

היא חזרה. גדולה, מלאת עצמה, צבועה בקפדנות, נקייה למשעי. המיכלית. כבדה בנפט ועשירת חוויות. היתה באחד מנמלי הטעינה להם הורגלנו, היפה את יבשת אפריקה, עגנה בחופה המזרחי של אנגליה, עשתה את כל הסיבוב חזרה ושוב נצמדה אל רציף הפריקה באילת. סך הכל 29.300 מילין ב-96 יום של הפלגה ועגינות.



25 שנות עצמאות למדינת ישראל בניני טבח האניה.

שונה האדם תכונותיו האישיות המקצועיות.

"זה נכון — מאשר האלחוטאי אכט לינגר, המשרת בחברה מזה 4 שנים — הקפטן שלנו איננו משחק בדרגות. הדלת שלו תמיד פתוחה וכל מי שעושה את עבודתו כראוי ומתנהג כמו שצריך, יכול להכנס אליו. הקפטן לא מחכה שיכנסו אליו. הוא נכנס בעצמו לתאים אחרים, מתערב בין החברים. זהו חלק מן האווירה המיוחדת ואת התוצאות החיוביות מרגישים כולם.

האין זה פוגע במשמעת?

"אני הושב שבדיוק להיפך, — קובע הספארקי' — יש משמעת טובה, הנובעת לא מפחד הדרגה, אלא מהרגשה טובה ומהערכה לאישיות של הקפיטן ולדרך הת-

את אילת יצאה בחורף. הלוח הראה או 12 בינואר 1973. אל אילת חזרה באביב, כשהלוח מראה 18 באפריל והשי מים הדהויים מרמזים על מזג אויר שרבי.

המתקנים יונקים את הנפט מבטנה חרש. אינך שומע דבר. אינך חש, ולוא ברטט הקל ביותר, כאילו קפאה. כאילו מאומה לא מרחש בקרבה. אתה רק יודע שמדי דקה היא "משחררת" כמויות עצומות של "זהב שחור" אל פי המסוף. מיכלית טובה. אזור המגורים בנוי ברובות, תוך דאגה לרווחתו של הצוות. אתה חש שזהו כלי שייט שכשירותו ונתיבותו קיוונו נשמרים בקפדנות. הכל שמור ובכל מקום המיועד להודממות — פרושות על הרצפה יריעות ניילון.

בחדר-ההסבה המרווח, הצמוד למשרדו של רבי-חובל של מיכלית זו, אנו פוגשים את רב החובל פיליפ עירון — גבר רחב כתפיים, בעל זקן עב ושחור וחוש הומור' שופע. מולו שרוע על הכור' סה האלחוטאי אכטלינגר לואיס, בעל רעי מת השער המגודלת, המתמודד עם רבי-חובל בכל הנוגע לחוש הומור ורוח טובה. משמאלו יושב רבי-משמנים בכרך שבתאי ומי ניצב בפתח בכובעו הלבן, אם לא האדם החיוני ביותר בכל אניה — הטבח בכבודו ובעצמו, מסעוד דהן.

כבר בשעה הראשונה אתה חש ויודע מעל כל ספק, כי באניה הזו אין מדקדקים בגינני דיסטאנץ, כי במסדרונותיה אינה מהלכת רוח החומרה והשרירות הקפדנית; כי הדרגות, ככל שהיו חשובות, אינן המרכיב הדומיננטי במערכת היחסים והתייחסות; כי כאן קובעים בראש וראש-



החליה הזה כולנו מסובים" — סדר פטח במיכלית בניהולו של רב החובל.

ברבקיור, סיום החלפת מאה מטרים של צנרת אדים היה עילה מספקת לעריכת מסיבה גדולה ועליוה, שרישומה לא במה"רה יישכה.

וכמובן, היה "סדר". את ליל הסדר, — מספר רב החובל — חגגנו יום לפני שהגענו לאילת. הנגר שלנו בנה שולחן ארוך ב"דיירום" של הצוות, שהוא האולם הגדול ביותר באניה. את השולחן הזה ערכו בטוב טעם ובשפע של מזון. את הטקס ניהל בחור מרוקאני, ממספחה שומרת מסורת, שהיה בקי ב"מדי לייל-שבת היתה נערכת ארוחת-ערב משותפת לכל הצוות. אם מוג הא"ויר וזי המרשה, היו עורכים "גארדן פארטי" בירכתיים, שם התקינו מנון ר'

לרביהמשמנים בסרך שבתאי מלאו 33 ולכבוד המסיבה שנערכה הכין דהן מסעוד, שהוא קונדיטור בחסד עליון, כפי שמציינים הכל, עוגה אדירה בממדיה וב"טעמיה. כמו בכל המסיבות גם כאן היו הרוח החיה ה"ספארקי" הציף-סטיוארט" ועוד כמה חבריה, כמו דני, שתרמו בחוש ההומור ובעליצות שלהם למצב רוח קליל ונחמד.

מדי לייל-שבת היתה נערכת ארוחת-ערב משותפת לכל הצוות. אם מוג הא"ויר וזי המרשה, היו עורכים "גארדן פארטי" בירכתיים, שם התקינו מנון ר'



רב החובל עירון מחלק מתנות לחג לצוות המיכלית ולנשים שהצטרפו אל בעליהן במסע זה.

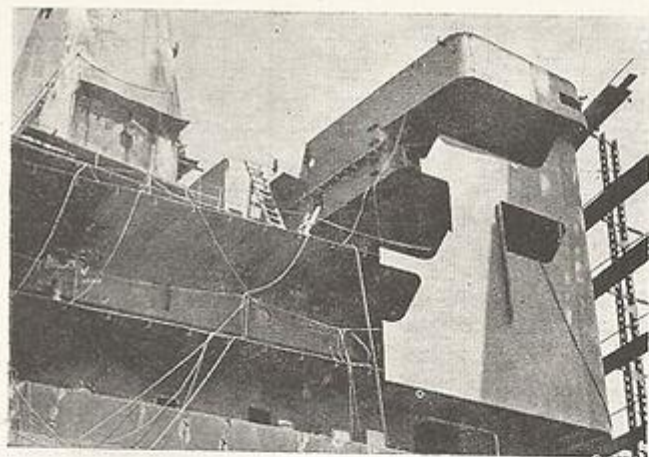
הטרופי ופרושו של דבר ביטול תוספת מסוימת ומשמעותית לשכר.

האניה הקיפה, כאמור, את אפריקה כדי להגיע עם מטען הדלק לנמל היעד באנג'ליה. מאילת לנמל הטעינה ומשם לאנג'ליה היו לפניה 42 יום בים.

אני חייב לציין כאן — אוטר רב הר חובל — שתברת אליים עתה ככל יכול-תה כדי להקל עלינו את בעיות ההפלגה הארוכה. למשל, כשהגענו מול חוף דור'באן בדרום-אפריקה, שלחו לנו סירה עם אספקה טרייה, ומה שחשוב יותר — עתור נים ומכתבים; כשיש מכתבים ועתונים, שהם בבחינת קשר חי עם הבית הרחוק, זה משרר הרבה להצים.

אבל היו בעיות אחרות, שלא היו תלויות ברצון הטוב של החברה. למשל, אנגליה. כל הדרך ציפה הצוות להגיע לנמל הוותיק בכל הדרך הארוכה הזו. איך אוטרים? את כל התקוות הטובות תלינו באותו נמל. החברה חלמו על החנויות ועל הנערות האנגליות. המצפות להם את רי ימי הפלגה ארוכים. ב"27 בפברואר הגענו לקירבת הנמל הנכסף, המצוי במד'רח האי הבריטי. הדרך לנמל-הפריקה נע'סית בנתיבו של נהר. כשהגענו לפתח הנהר התברר לנו כי קיים בו שפל ולא נוכל להכנס עד שיעלו פני המים. ארבעה ימים רצופים עמדנו בפתח הנהר. ראינו את הארץ מנגד ואליה לי יכולנו להגיע. אחרי 42 יום בים זוהי הרגשה מתורבת למדי והעצבנות הרקיעה שהקים. וכש'סוף-סוף עלו פני המים וכניסחנו התאפש'רה, היה זה בדיוק יום השבת. ובאנגליה יש סדר. בצאתי יום השבת נסגרות כל החנויות עד ליום ב'. הכל שובת. כולם בחופשה. אפילו הנערות הנחמדות. הפרי'קה נמשכה יום אחד, ומיד פנינו לתור. כך, שכל הציפיות של החברה נסתיימו באכזבה טוטאלית. ורק מי שנתנסה בהפ'לנות ממושכות יכול להבין את גודל ה'אכזבה והדכאון שדבר כזה גורם. אבל ציינה כבר שהיה לי צוות מצויין שידע לבלות את הגלולה המרה הזו.

היה הווי על האניה. היתה חברותא. למרות כל הבעיות היה מצב הרוח שפיר ואנשים רבים פן הצוות ייזכרו, כעבור זמן, את ההפלגה הזו בנענועים. נערכו ימי הולדת. נערכו מסיבות, נחוג ה"סדר", היו ערבים של הווי בסיפון האחורי.



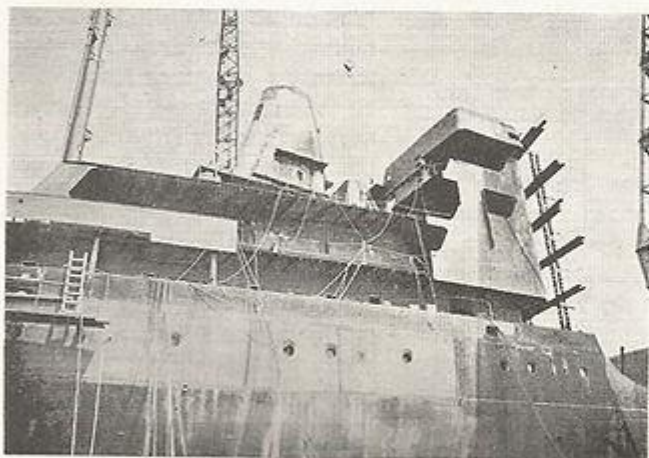
דשת ימיה



זכונאי ראשי „ערד“

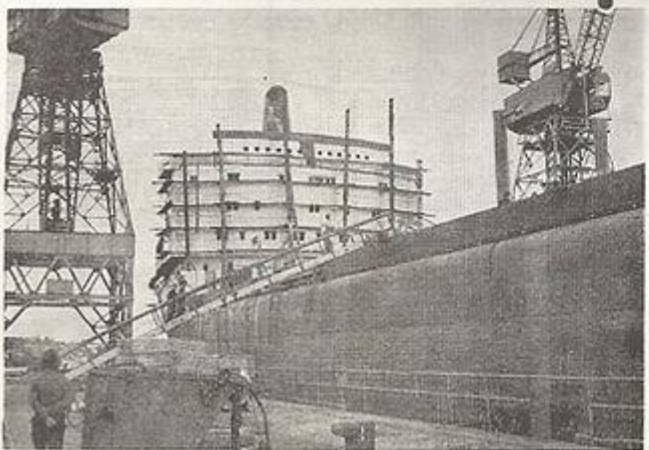
ה, קוראים על כך בעתונות, רואים
שי מקצוע האומדים את הנזק הכספי

יותר, תופסות את מקום הקודמות.
מה התרחש אחרי חשיפה, מה גורל
אותו לקדמותו.



התמודדות עם אתגר כזה. על כל בעיה
שהתגברנו צצו ועלו שלוש אחרות. הי'
גולף, הידוע כמקום חם, שינה ממנהגו
ומנז האויר בפסקוגלה היה קר מאוד
ואף ירד שלג. בתחילה, לא היה היכן
להתליף בגדים, לא היה מקום לאכול
ואף לא לרחוץ ידיים. כאן עמד במבחן
כוסר האלתור של אנשי הצוות. נערכה
תכנית והעבודה חולקה בין צוות התיקר'
נים שבחוף לבין צוות האניה, כדי להכ'
שיר אותה להפלגה בהתאם לדרישות
חברות הביטוח ומשרד התחבורה. חומרים
ראשונים וחלקי חילוף החלו מגיעים וה'
עבודה הראשונה היתה — ניקוי.

רק מעטים האמינו בתחילה שהאניה
אמנם תצא בשביעות הקרובים, אך במ'
הרה שינו המפקקים את דעתם. אנשי



והשרטוטים שהוכנו במשרד המספנה, אפ" שר היה להבין שבעצם משפצים את האניה ולא הורסים אותה.

לאט לאט, נחלש זרם הגרוטאות הי יורדות מהאניה והמנופים החלו עובדים בכיוון ההפוך, ומעלים חצאי סיפונים, לוי חות, צינורות מדרגות ומאוחר יותר גלילי בידוד, תעלות איוורור, רהיטים ושאר אבי" ורי בניה, שוב נראו ונשמעו החמולה והתכונה הרבה, השוררים בכל מספנה בעת בניה או תיקון אניה. סיפון אחרי סיפון וקבינה אחרי קבינה עוברים את שלבי הבניה, החל מהעמדת קירות ורי תוכם ועד "הקוסמטיקה" הסופית.

טבעי הוא, שלאחר הנסיון המר, הוש" קע מאמץ בשיפור הבטיחות במגורים, תוך השתדלות לא לפגוע בנוחות האני שים, דלתות מפרידות בין הסיפונים, מע רכת התראה וחטרי בניה חדשים, הם רק חלק מהאמצעים שננקטו.

עם זאת עברו כעשר שנים מאז בניית האניה וציוד ישן הוחלף בחדיש ומודרני, הדבר בולט במיוחד בגשר האניה ובתחנת האלחוט. אך אפשר לראות חידושים גם בקבינות ובמטבח, נוספה גם כיתת לימוד לקדטים.

כעת, כאשר הפרק האחרון של שיקום האניה עומד להסתיים, חוזרת האניה לידו הצוות והקצינים, כדי להמשיך בקו הפל" גות הרגיל ולסיים בזאת את מלאכת השיקום.

וניקוי הקבינות שלהם עצמם. נוצר הווי מיוחד ואוירה שונה מאשר בכל הפלגה אחרת. ה"דיוינגוף" של האניה היה בהדר האוכל ובמטבח ששימשו לבישול, אכילה, בידור, חימום וכן בית מלאכה לעבודות השמל ונגרות, כמובן, שאסור לשכוח את ה"פלברה" שנשפכה בטונות ועזרה לזמן החלוף מהר.

קשה יותר מהפלגה היתה התמתנה לפריקה סאוטאנד. במיוחד היו חסרי סבלנות האנשים, אשר היו צריכים לחזור הביתה, אך היה צריך לפרוק את המטען ולהביא את האניה לגלוגא, למס" פנה.

פחות משלושה חודשים לאחר השרי" פה עמדה האניה במבדוק והצוות חזר הביתה, או הועבר לאניות אחרות. לגבי נסתיים הסיפור אודות "הערד", אך לגבי שיקום האניה, הסתיים רק פרק אחד.

כעת הגיעו פועלי המספנה והחלו מפרקים וחותכים את המבנה חלקים בחל" קים. רעם פטישי האויר ושריקת מבערי החיתוך נשמעו מכל עבר, ועד מהרה נראה המגרש שליד המבדוק כמגרש גרו" טאות. כעת נראתה האניה גרוע יותר מא" שר לאחר השריפה. מדרגות שמובילות לשום מקום דלתות ללא מסגרת, תל" יות על בלימה, במקום מיבנה המגורים הודקר מעין מבנה חומ, חסר צורה וב" ראשו ארובה שרופה. רק לפי התכניות

התיקונים שבחוף נדבקו בהתלהבות צ" וות האניה והיא השתנתה משעה לשעה. ניכנו קבינות זמניות, מטבח ארעי, חדר אוכל, גשר מאלתר וכן הוב" או מכשירים חיוניים כמו ראדר, הגה, תחנת אלחוט, סירת הצלה וטלגרף, ש" נשלח מהאניה האחות "תל"אביב".

יומיים לפני ההפלגה הגיעה "תגבורת טריה" של קצינים ודרוגים, אשר נרתמו מיד להכנות האחרונות ולבדיקה הסופית של האניה. ביום ההפלגה הגיעה הת" רגשות לשיאה, אך האנשים היו עסוי קים מדי, כדי להנגו את המאורע. הנתב, שהוציא אותנו מהנמל, טען שהאניה מתמ" רנת טוב יותר מאשר בכניסה, לאחר כי וון המצפן וה" D. F. הפלגנו ליוסטון. ההפלגה היתה מעין מבחן לקראת חצית האוקיינוס. נבדקו מערכות האניה וסידורי המגורים וכן אורגנו המשמרות ותורנויות חדר האוכל והמטבח. גם ביוסטון לא האיר לנו מזג האויר פנים וירד שם שלג, זו הפעם הראשונה מזה אחת עשרה שנים. האניה הוטענה ונשלמו ההכנות האחרונות. כעבור יומיים היינו בים.

על ההפלגה עצמה קשה לספר. עצם החוויה של הבאת אניה במצב כזה לאי" רופה, השכיחה מהאנשים את אי הנוחיות שבמגורים. הצוות היה עסוק בניקוי הא" ניה משאריות השריפה והשלכת הלכלוך לים. נוסף לתורנויות מטבח, משמרות

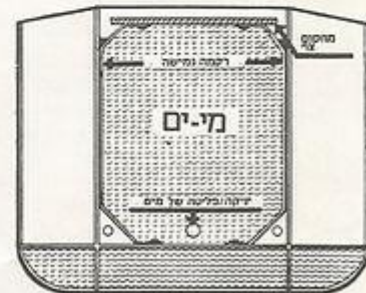
דלק על פני הים...

(המשך מעמ' 15)

להתקנת המעטפת בו יהיה מלבני, פרט לדופן החיצונית ותהיה בו מערכת צינ" רות נפרדת למי נטל ולדלק.



כאשר מתמלא המיכל בדלק, שוקע המחסום הצף והרקמות הגמישות מתקפ" לות מתחתיו. הדלק המוטען מ"גג המיכל "דוחף" את המחסום הצף כלפי מטה, והרקמות



הציורים הבאים יציגו את השיטה בצורה ברורה יותר. מי הנטל, הממלאים את המיכל מצי"

מתקפלות תחתיו, עד הגיע המחסום לתח" תית המיכל. הרקת דלק ומים יהיו מתח" תית המיכל. מי הנטל הנקיים ימלאו את מיכל הפלסטיק כפי שממלאים בלון עם אויר. הדלק ימלא את המיכל, כאשר מיכל הפלסטיק מקופל.

שיטה זו הוצעה על ידי כמה ממשלות בתמיכתם, וכתוצאה מלחציהם, של יצרני מוצרי גומי ופלסטיק, הדיעה הרווחת היתה שהמחיר של התקנת המעטפת יצא ברווח של שימור המתכת והפחתת הק" רוויה שלה ופחות הוצאות ועבודה של ניקוי מיכלים ממי נטל, אולם כיום הדיעה היא ששיטה זו בלתי סבירה מנקודת ראות טכנולוגית כלכלית.

4. השיטה המקרובולוגית — נמצאת בתהליך של נסוי ומחר בישראל, ומד" ענים מאוניברסיטת תל"אביב שוקדים על פיתוחה. נמצאו אורגניזמים החיים

after. It continued to be an important way station on the coastal road from Syria into Egypt.

The Crusaders made Apollonia-Arsur a fortress and commercial centre where business life was run principally by Genoese merchants. At the end of the twelfth century Moslem warriors under Saladdin approached the Crusader town and fought a fierce battle in which Richard the Lion-Hearted led their enemy. The Moslems were defeated and the Crusaders succeeded in establishing their supremacy in the entire region.

But in 1265 Sultan Bibers laid siege to the flourishing town, conquered it and destroyed it. The ruins are strewn over the cliff above the beach and along the beach itself. Down through the centuries, parts of the city wall have tumbled from the cliff and they block off some of the beach.

Near Apollonia is a sacred Moslem site called Sidneh-Ali. Arab tradition relates that the warrior hero Ali fell here while fighting the Crusaders and here is buried. The tomb said to be his stands in a now roofless room in the courtyard of a house.

There is a black tablet in one side of it which Arabs once used as a proof of guilt or innocence. The man who wanted to establish his innocence would close his eyes and then advance toward the tomb with his arm extended. If he managed to touch the black stone it was proof of his guiltlessness but if he missed it, then surely the weight of his sins was heavy upon him.

At the end of the summer Arabs used to gather at Sidneh Ali for a religious folk festival in honour of the venerated hero. There was a time too, when the tomb attracted the Samaritans from Jaffa and Nablus, who considered it the resting-place of the biblical high priest, Eli, whose name is identical with Ali both in Arabic and in Hebrew.

Not much remains to be seen of Apollonia-Reshef-Arsuf-Arsul. And as you walk along the deserted beach it is difficult indeed to imagine that a busy port, in which merchant ships and war vessels rode at anchor, once stood here.

Israeli Beduin Take To The Sea



by Betty Sigler

Moving into houses from the tents that have sheltered them since the dawn of history has revolutionized life at Bosmat Tiv'on, a beduin housing project east of Haifa, overlooking the Jezreel Valley, where some 160 families of the Zbeidat tribe live.

Seven young Zbeidats have even taken to the sea, explained Hemmed Zbeidat, father of one of the beduin sailors, who got his start as a wiper at El Yam three years ago.

Hemmed himself is with the Israel Police, like a number of his relatives and neighbours. As Moslems they are not subject to callup for national defence, but over the years many young beduin from various tribes have volunteered for the Border Police. Hardy,

sharp-eyed and familiar with the terrain since childhood, they are particularly valuable as trackers. Recently a number of veterans like Hemmed Zbeidat have been transferred to the civilian force.

CHOSE SEA

"I wanted my son to join the Police too," said Hemmed, who missed his eldest boy terribly on his first ocean voyage.

"You've got your work here," said



From the tub of hot embers comes the traditional beduin coffee.



In front of their newly finished house stand the builders, grandfathers and father Zbeidat. Between them is their son and grandson; the first generation not born in a tent, the first brought up in a house with a chance to complete school.



Son and daughter accompanying him to the bus stop and rifle in hand, a tracker from Bosmat Tiv'on returns to his post with the Border Police.

young Mahmud who recently qualified as a motorman, "but mine is at sea." Mahmud left the Sole Boneh garage where he had easily found work after three years of vocational school, to see the world. And he has seen a lot of it — Africa, America, Abijan — places his tent-dwelling grandfathers never knew existed. He sometimes ships out with a cousin but not always, and not necessarily.

"One relative may be on a course and another sailing with a different company so it doesn't always work out," Hemmed explained. "Anyway the boys are good workers and get along fine with their Jewish mates, so it doesn't matter that much."

When it does matter is when a disaster at sea is reported. Beduin sailors' kin, unacquainted with marine geography or with the details of the shipping register, whose names must sound confusingly alike to them, beseege company offices for assurances of the safety of not one but seven relatives whose names are, to outsiders, also confusingly alike.

SHIFT IN TIME

Economically, the Zbeidats in the merchant marine and the police have moved from the time of Abraham into the twentieth century in less than a generation. Driving the flocks from waterhole to waterhole was always a hard living; it is impossible today, however, with all important water sources caught in the nationwide pipeline network. Today's Zbeidat beduin work for wages or cash profits as building and industrial workers, drivers storekeepers.

The change from tent to a house connected to water and power lines has meant changes far more profound than the obvious and immeasurable growth in ease and comfort.

"No married son lives with his parents any more," declared Ahmed Na'arani, born nearly 40 years ago in a tent in the Jezreel Valley, which is part of the view from Bosmat Tiv'on. "Each family got a long-term mortgage when we exchanged our tribal land for this area. That meant that the younger folks could build separately and set up house without their parents' eye on them. That cluster of shanties over there on the ridge? That's an old man from the Dahat tribe, with his sons right around him — the old way."

BRIDE PRICE ABOLISHED

And the mortgage has ousted *mohar*, the bride price traditionally paid by the Moslem groom to the bride's father. How many thousands it runs into depends on her family connections, beauty, modesty and lately, education, as well as how desirable an alliance the groom offers. To save money, two young men will sometimes "exchange" sisters. Whether the family gets cash or a bride for her brother, the girl's consent is taken for granted.

"For us *mohar* is dead," says Na'arani, a driver and partner in the Egged bus co-operative. "A man doesn't want his son-in-law in debt for *mohar* when he has a mortgage to pay off. And the end of *mohar* is the end of fights with the relatives you had to borrow it from, and the end of throwing it up to your wife that she wasn't worth that much."

Marriages are still arranged, but at Bosmat Tiv'on where no money changes hands, even the girl can veto an offer, something unheard of 15 years ago.

"They even go together to buy furniture — before the wedding," Na'arani added. He knew his wife Fatma who is from the same tribe, before their marriage but being seen with her and certainly going anywhere with her then, would have been unthinkable.

But times have changed. "Why, she even lets my friends in when I'm not home," he asserted. "We haven't built the way the beduin did outside Be'er-sheva and Ramla, so that a man who comes to the front door won't see the wife."

BACHELORS

Incidentally, all the beduin sailors are single young men. Their sea time seems to be part of a five-year plan, more or less. Following that they expect to find a shore job and, as they put it, "build a house." This means not only adding another attractive cottage in Bosmat Tiv'on or a new floor to an existing one, but also arranging a marriage and raising a family in a setting where tribal loyalty is still the basic fact of life.

Beduin childhood, like beduin homes and occupations, is not what it used to be. Fatma never went to school and neither did Hemmed Zbeidat's wife, whom he married when he was 16 and a good five years out of school. Ahmed



Two drivers relax in their cousin's thick — carpeted living room. The mattresses and cushions along the wall can accommodate any number of guests.

Na'arani left school at 10. But their older children, sons and daughters, are going to secondary school in Haifa and Nazareth.

"We don't take children out of school to mind the goats any more," Ahmed declared. The attractive Bosmat Tiv'on School is probably one of the very, very few schools anywhere where beduin boys and girls are taught in the same class.

from across the "green line" have been entertained — and impressed to the point of shock.

"We want them to say in Beirut and Amman what they keep saying here, that they see that Arabs and Jews can live together," says Na'arani. "But they won't."

HOSPITALITY

Bosmat Tiv'on still exercises the traditional beduin virtue of hospitality towards family, neighbours including those in nearby Jewish communities, tourists, shipmates. In their living rooms along with the TV set, some families still keep the traditional bitter black coffee of the beduin in constant, piping hot readiness for guests, in a zinc washtub rendered obsolete by the electric washing machine.

Gaza furniture makers have brought their wares to Bosmat Tiv'on and done brisk business furnishing local living rooms. In these rooms relatives from across the 1967 border, visiting sheikhs from Sinai and Arab leaders





"I will bring them from the north country and gather them from the coasts of earth" (Jeremiah 31,8)

M.B.C. "Tel-Aviv" decorated with lights on the eve of Israel's 25th Independence Day. On her right the luxury French Passenger Liner S.S. "FRANCE"; around her other luxury vessels bringing tourists to Israel's 25th Anniversary Festivals.

„הנני מביא אותם מארץ צפון וקבצתים מירכתי ארץ”
(ירמיהו ל"א, ח).

א. מ. „תל-אביב” (במרכז התמונה) מקושטת בשלל אורות בליל חג העצמאות הכ"ה למדינת ישראל. לימינה אנית הפאר הצרפתית „פרנס” ומסביבה אניות פאר אחרות המביאות מאות תיירים לחגיגות כ"ה שנים למדינת ישראל.

EL YAM LOG

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