



עיתון ליכונים ועבודת "מגלים" • גלילי 111 מס' 57 • חורף תשל"ז • ינואר 1977

האלימות

היה שלום נתן שיבר



אנו מציינים הפעם מאורע שלא קורה לנו בכל יום — פרידה מימאי שהי היסטוריה המקצועית שלו היא בעצם, ההיסטוריה של המדינה בדרך, של צי הסוחר הישראלי ושל חברת אל ים. הוא התחיל את עבודתו על האניה «תל-אביב» המקורית, הראשונה. לאחר מכן הפליג על כל אחת מהאניות הראשונות שלנו, הוא חי את ההיסטוריה של חברת אל ים ולקח בה חלק פעיל. נתן שיבר היה ובעצם הינו מה-«מודל» הישן, האמיתי. «מודל» טוב, שכמעט ולא פוג-שים עוד כמותו. על נתן שיבר אפשר להגיד שהוא הפליג בים תוך סיפוק מעבודתו. הוא ניחן במסירות לעבודתו, השכיל להרעיף מרוחו המקצועית הטובה על הצעירים שעבדו במחיצתו. באניות בהן עבד ידע לשבור מחיצות במקום שזה היה דרוש. נוכחותו יצרה שלושה כשמדברים על נתן, אפשר לדבר במלוא תחושת ההערכה והסיפוק, ולא נותר לי אלא לאחל לו בשם כלנו חיים ארוכים ובריאות טובה.

בתום דבריו מעניק לו מנהל החברה תשורת-מזכרת — שעון זהב, אשר על «בטנו» חרוטים הדברים הבאים: «נתן שיבר, ל-20 שנות עבודה מסורה».

נתן שיבר מודה על המעמד והדברים, מבטיח כי לא ישכח את החברה ועובדיה, מאחל שנה טובה לכולם.

תמו הדברים, תם פרק חיים באקורד של תודה וסיפוק. נתן שיבר השליך עוגן בחוף ופתח פרק חיים חדש של ימאי בגימלאות, ברכותיו ואיחוליו יליו אותו.

היתה זו פרידה שכולה חיוכים ומחמאות חזדיות והעלאת זכרונות מלווה פרצי שחוק טוב, „אל ים“ אמרה שלום אוהד ונרגש לאחד מותיקי עובדיה, הכלכל הראשי נתן שיבר, היוצא לגימלאות לאחר עשרות שנים של עבודה בים ואחרי כ-20 שנות עבודה רצופה באניות אל ים.

היתה עדיין בחיתוליה, ומאו «נצמד» אל החברה במסירות «ייקית» והפך לאחת הדמויות האהודות בקרב ימאיה, במשך כל אותן שנים וזכה לחנוך 8 אניות הדר שות, עבד בכל סוגי האניות שהפעילה החברה, בתקופת ה-«טרמפים» הירבה נתן שיבר להפליג באניות שמעולם לא הגיעו לנמל ישראלי, אף שהדבר היה כרוך בקשיים הידועים לכולנו, וזכר נתן שיבר את תקופת ה-«טרמפים» כאחת היפות בתקופת שרותו באליים.

• • •

שולחן ארוך, משפחתו של שיבר וי-ומשפחת אליים, ההלכות והיון מגרשים, או לפחות מדחיקים, את עננת העצבות המלווה מעמדים מעין אלה, שיש בהם סוף דרך, ניתוק, חתימת פרק ארוך, מנהל חברת אל ים קם לברך ואומר כי

סביב לשולחן ערוך ישבו אנשי חברת אל ים, בנוי של נתן שיבר ובראש השולחן ישב «גיבור» ארוחת הצהריים כשלצדו רעייתו. מי שהיה עד כה אחראי, בין היתר, להגשת ארוחתו, ישב עתה פטור מדאגה זו, את הארוחה הגישה חברת אל ים לציון מאורע הפרידה.

כאמור, היתה זו פרידה שכולה חיוכים ודברים של שמחה, אבל אי שם, מתחת לפני השטח, שרתה עננה קלה של עצ-בות, עצבות המלווה כל פרידה מאדם שהתרגלו אליו, שחיבבו אותו, שהעריכו את מה שהוא עושה; פרידה מאדם שהיה חלק אינטגרלי מהנוף האנושי של חברת אליים, מהמערכת הפעילה והמתפקדת.

את נתן שיבר אהבו באליים, גם ב-אניות, גם במשרדים, והוא היה אחד החלקים הטובים של המערכת המתפקדת.

• • •

לפני כ-40 שנה החל נתן שיבר את הקריירה הימית שלו כ-«בל-בוי» על אניית נוסעים שנקראה «תל-אביב» ואשר הפליגה בקו איטליה-חיפה, בספטמבר 1936 פשטה החברה שהפעילה אניה זו את הרגל, האניה נתקעה בחיפה ונתן שיבר ירד לחוף לחפש עבודה, הוא עבד כמלצר וכעבור זמן מה התגייס לצבא הבריטי, שם שירת כנהג ביחידת תובלה, עד 1946, זמן מה לפני הקמת המדינה, כשהחלו להקים חברת שיט לאומית ישראלית, הצטרף שיבר לצוות שיצא לחייל להביא את האניה הראשונה של החברה — «קדמה», ב-1956, כשהוא כבר «צ'יף-סטיארט», הצטרף לאליים, כשזו



הענקת שעון זהב לנתן שיבר עם יציאתו לגימלאות

חילופי גברי

לאחר שנים מספר של פעילות ברוכה עומד ר/חובל אריה ("קושי") קושלביץ לנטוש את שולחן מנהל מחלקת הצוות של החברה ונתמנה לתפקיד של ר/ח מפקה. את מקומו כראש מח' הצוות תופש ר/חובל יצחק ("גור") הורביץ, שכמו "קושי" הוא מותיקי הימאים של אל ים.

כרמל, ב'1962 הוא מקבל "טיקט" של רב-חובל ובסוף אותה שנה מוסרים לידיו לראשונה פיקוד על אניה. היתה זו ה"אניה הרי-כרמל", עליה התחיל את צעדיו הראשונים בחברת אל-ים.

בשנת 1968 "מורידים" אותו מגשר הפיקוד אל משרדי החברה. מאז 1969 הוא מכהן כמנהל מחלקת הצוות ועתה הוא מתחיל בתפקידו החדש — מנהל התיפעול.



ר/חובל אריה קושלביץ



ר/חובל יצחק הורביץ

את הקריירה הימית שלו החל "קושי" ב'1951 כחניך סיפון על האניה "קומ" מיות, כשגסטיונו הקודם בתחום זה הוא השטת סירות על הירקון במסגרת "צופי" ים וקורס בן ששה חודשים במסגרת גדנע"ים. לאחר שש שנות הפלגה כמלח הוא מחליט "לקחת" את המקצוע ברצי"נות ופונה ללימודים בעכו. כשהוא זוכה בתואר של קצין שלישי הוא פונה לחברת אל ים ומתקבל לעבודה על האניה "הר"

את מקומו של "קושי" כמנהל מחלקת הצוות תופש, כאמור, "גור", אשר בדומה לקודמו בתפקיד החל את הקריירה הימית שלו על גלי... הירקון בתל-אביב, ב' מסגרת האגודות הימיות. "גור" הוא בוגר בית הספר הימי בתופה (שלא קיים יותר). את עבודתו המעשית בים החל כמלח בחברת צים. לחברת אל ים הצטרף בימיה הראשונים, בשנת 1953. הוא או בדרגת מלח כשיר. לרב חובל נתמנה בשנת 1965 והפליג עד לשנת 1971. באותה שנה ירד לחוף ופנה להיראה במכון להכשרה ימית בעכו. לאחר מכן שרת כבוחן ימי מטעם משרד התחבורה. בשנת 1976 חזר לאל-ים. לאחר העדרות של כחמש שנים.

עם חילופי הגברי אנו מאחלים לשני רבי תחופלים שלנו הצלחה בתפקידיהם החדשים.

סיכת זהב לרב חובל א. קוריס

ארוחת הפרידה שערכה חברת אל ים לכלכל הראשי היוצא לגימלאות נתן שובר נוצלה להפנייה קצרה של זרקוה אל רב החובל ארנון קוריס, שזה לא מכבר מלאו עשר שנים לעבודתו בחברה. בהתאם למסורת הוענקה לו מטעם החברה סיכת-זהב — אות צנוע להוקרתה של החברה. לעובד מסור.

בדברי תשובתו הקצרים למנהל החבר'ה, אשר העניק לו את סיכת הזהב וברכו למאורע, אמר רב-חובל קוריס:

כל מה שאני רוצה לומר הוא: תודה רבה. ולגבי עשר השנים שחלפו אני רוצה לומר שהיו אלה עשר שנות סיפוק ותק' וותי שסיפוק זה היה הדדי. לחיים!

הכוסות הורמו והברכות נתרצו.

ארנון קוריס, יליד תל אביב, הוא בוגר בית הספר הימי בעכו, אשר הצטרף לפני עשר שנים לחברה והחל בה את הקריירה הימית שלו כצוער-סיפון על "הר-סיני". הוא התקדם מדרגה לדרגה ובקיץ 1973 סיים את הבחינות המסמיי-כות אותו כרב-חובל. בהיותו בן 28 קיבל את הפיקוד הראשון שלו על אניה. כיום הוא קברניטה של אחת ממכילות החברה.



קוריס מקבל את סיכת הזהב



זרקור על...

דורון
הוכברג



נוסע לחוץ לארץ, רואה את העולם, עושה חיים ועוד מקבל בשביל כל זה משכורת די טובה. אמרתי לו שגם אני מתכוון לראות קצת את העולם וכשאני חושב על מה שהוא מספר, זה בכלל רעיון לא רע להיות קצין ראדיו באיוושהי אניה.

וכך הגעתי לעכו, — ממשיך דורון הוכברג בסיפורו — מבלי שראיתי בחיי אניה מקרוב, מבלי שהיתה לי הכנה נפ- שית להיות ימאי. זה היה ב-1965. אז עוד לא היו מענקים ללומדים, אז טרם חיזרו חברות הספנות אחרי מועמדים פוטנציאליים. כל תלמיד קיבל או מעין דמי כלכלה, שהסתכמו ב-5 ליי ליום, כפול 25 ימי לימוד בחודש. הקורס ש- הצטרפנו אליו היה קורס האלחוטאים הראשון. הוא נמשך שנה וחצי. במשך אותה שנה וחצי ראינו אניה רק פעם אחת. כאשר הביאו אותנו לחיפה וערכו לנו סיור על האניה "מצדה". היתה זו הפעם הראשונה בחיי שדרכתי על סיפון של כלי שיט.

בקורס היו בתחילתו 21 תלמידים — מתחייך דורון הוכברג — סיימו אותו 8 בלבד. מתוך ה-8 רק 4 עברו את ה- בחינות בפעם הראשונה. שאר ה-4 עברו את המבחנים מאוחר יותר. כל ה-8 עלו לשרת על אניות. אני היחיד מכל אלה שהלכתי לעבוד באליים. אני גם היחיד מכל אלה שעדיין משרת ביים.

למה הלכתי לאליים? — מושך דורון בכתפיו — אני חושב שהסיבה היתה כי חברה זו היתה היחידה מכל חברות הספנות שהומינה אותנו למעין פגישת היכרות בזמן הלימודים. מכל מקום, בסוף 1966, כשקיבלתי את רשיון האלחוטאי שלי ניגשתי למשרדי אל ים בחיפה והר- צעתי עצמי. קיבלו אותי כצוער על ה- אניה "תל-אביב". הכל היה חדש ומרתק. היה על האניה צוות מצויץ ושרתה עליה רוח טובה. אפשר להגיד שהתחלתי את ראשית הדרך ביים ברגל ימין. הפלגנו לניו-אורלינס ושם הועברתי לאניה הר- בוקר. שהינו בנמל שבועיים ולמי שזו לו הפעם הראשונה בחוץ-לארץ, המקום הזה הוא חווייה גדולה מאוד. מהר-בוקר הר- עברתי להר בשן. בטיסה מיוסטון. היתה זו הטיסה הראשונה שלי. וגם זו חווייה לא קטנה. והכל בפרק זמן קצר יחסית. חשבתי אז שמה שאמר לי אותו חבר בזמן

שלום, כאן ביתו של דורון הוכברג? נכון,

דורון הגיע כבר מאשקלון?

לא, והוא גם לא יגיע הערב, — ענה קול של אשה, עם שמץ של הגרה ייקית. ובקולה היה הרבה צער.

אבל הוא היה צריך להגיע?

נכון. חיכיתי לו. אבל הוא טילפן לי מהאניה שיש עוד פעם צרות עם המכשיר הזה, הראדאר אני חושבת. אז הוא מוכרח להשאר על האניה.

הפסקה קצרה. דממה של משפט שלא בא על סיומו. ואז ממשיך קולה של האם בטלפון:

זה פנצ'ר. באמת פנצ'ר. חיכיתי לו. הכנתי לו ארוחת ערב מצויינת,

כמו שהוא אוהב. ופתאום הטלפון הזה שהוא לא מגיע...

את דורון הוכברג ראינו למחרת היום. כשירד מה"לאנץ" במעגן של אשקלון. גבר גבוה ורק גורה, בהיר שיער ועליו מראה במכנסיים קצרצרים וסנדלים. זהו איפוא קצין האלחוט של המיכלית ול- מעשה קצין האלחוט הותיק ביותר ה- משרת כיום בחברה. דמות דיוקנו תואמת את מצב רוחו והתייחסותו לעצמו. למק- צוער. לאורח חייו. ויש לו כנראה סיבות טובות להיות גבר עליו בעל מוראל גבוה. קודם כל הוא רווק. אין עול משר- פחה. אין בעיות עם הילדים. אין אשה שעניינה שואלות תמיד: כמה זמן לא נתראה הפעם? וחוז' מכל אלה דורון הוכברג שמח בחלקו. אוהב את מקצועו. שבע רצון מהאניה שבה הוא מפליג ומן הצוות שבקרבו הוא מסתופף. לשווא התאמץ: לא תחלוב ממנו אפילו מלה אחת של "קיטור".

אנחנו מבקשים ממנו שיספר על עצמו: מהיכן צמת. כיצד הגיע לים ולחברת אליים. מה היו השלבים בקריירה הימית שלו.

בעיות הקורוזיה של גוף האניה במי ים ידועה מיום שנבנתה אנית הברזל הראשונה. בשנת 1890 אמר אדיסון שלדעתו אם לא ימצא פתרון לבעיה תופסק בניית אניות מפלדה. הקורוזיה היא כידוע תהליך אלקטרו כימי והפיכת הברזל לחלודה מלווה תמיד בזרימת זרם חשמלי מגוף האניה אל מי הים. ניתן לעצור את התהליך ע"י גוף האניה ממי הים, למשל בעזרת צפוי בצבע מתאים, או ע"י הפיכת כוון זרימת הזרם החשמלי בעזרת הגנה קטודית. בשיטה זו מצמידים לגוף האניה אנודות מאלומיניום, מגנזיום או אבץ, מתכות בעלות פוטנציאל גבוה יותר מהברזל. תוך כדי אכול האנודות זורם זרם חשמלי מהן אז הגוף שנעשה יחסית קטודי, והקורוזיה נעצרת. שיטה זו יקרה מאד וקשה להתאים את קצב זרימת הזרם לצרכים. לכן הוגבל השימוש באנודות חיצוניות לירכתי האניה בלבד, אזור בו הבעיה חמורה במיוחד.

המערכת לא בפעולה הוא ימצא בדרך כלל בסביבות 400 mV. כשהמערכת מופעלת ירד הפוטנציאל של הגוף ב- השוואה לאנודת צינק ואנו שואפים להת- זיק אותו ברמה של 200 mV. ניתן להחזיק רמה זו ע"י ווסת כורם בצורה ידנית אך הדבר דורש פקוח מתמיד. המערכות הקיימות שומרות אוטומטית על פוטנציאל קבוע ומזוהות את זרימת הזרם לשמירת ערך זה. צריכת הזרם משתנה עם מהירות האניה. טמפרטורת מי הים, שעור המליחות. קרבה למתקני חוף ומידת תקינות הצבע. הצריכה קטנה מאד כשהאניה עוזבת את המבדוק צבועה למשעי וגדלה ככל שגדלים שטחי הברזל הגלויים. המערכת מצטיידת בהגנות נגד זרם יתר העלול לגרום נזקים לצבע וה- מערכת מתנתקת אוטומטית כאשר הזרי- מה גדולה מעל ערך קבוע מראש.

בכדי להגן גם על המדחף, חלקי הציר הגלויים ולוח ההגה יש לדאוג להבור חשמלי תקין בין ציר המדחף וציר ההגה לגוף האניה. הדבר נעשה בעזרת סכר- שות פחם וטבעות החלקה המותקנות על הציר. וככל הארקה ממרכז ציר ההגה. יש לדבר חשיבות רבה כי צירי המדחף וההגה מבודדים לגמרי מטף האניה ע"י שכבת השמן במסיבים. מערכת זו מאפי- שרת הגנה על כל גוף האניה ולא רק על הירכתיים וזאת בהוצאות קטנות וב- יעילות מקסימלית.

השחרור מהצבא, כי להיות קצין באניה זה גם לראות את העולם וגם לקבל משי- כורת — הנה זה נכון ומתגשם. עם הר- בשן הגעתי בפעם הראשונה לאירופה. אחרי כמה הפלגות בין ארה"ב לאירופה המרכזית הוטסתי מרוטרדם ללוס-אנג'לס כדי לעלות שם על הרי-ננען, עליה שבתי לראשונה כקצין אלווט עצמאי. על אניה זו פגשתי את רב חובלה גור. גילינו שאנו בעצם שכנים מתל אביב ושאותי הלכה לגן אחד עם בנו...

• • •

זה המקום. — מתחייך דורון הוכברג — להגיד כמה מלים טובות לזכרה של הר- ננען. אני, ויש עוד כמה ימאים בחברה, הזוכרים אותה כאניה מאושרת. לגבי היא היתה האניה הטובה ביותר עליה שרתי מעודי. האניה היתה באמת טובה. הצוות היה משובת. הקווים היו מעניינים. זמן שהייה בנמלים היה ממושך. כמה חבל שאניות כאלה וקווים כאלה אינם קיימים אצלנו עוד.

באפריל 1968, לאחר שרות רצוף של 14 חודשים, הוטסתי מלוס-אנג'לס לישראל לחופשה ראשונה. שנמשכה 5 חודשים. אחר כך עליתי על הרי-סיני ושרתי עליה שלוש שנים. עד אוגוסט 1971. במרוצת השנים עברתי את כל הקווים בהן פעלו אניות החברה ואת כל סוגי אניותיה. מזה מספר שנים שאני האלוטאי הותיק ביותר המשרת כיום בחברה. זכיות? לצערי מעמדיותק זה לא מקנה לי, כאלוטאי, שום הטבות ופריבילגיות. פרט לפריבילגיות הרגילות שיש לכל אלוטאי. אחת מהן היא שכי- אשר מגיעים לנמל התחנה נסגרת והי- אלוטאי הוא ציפור דורר.

אפשר להגיד בהחלט שאני שבע רצון מהעבודה. הייתי כבר בכל העולם, ראיתי הרבה. ביליתי הרבה ואני ממשך לבלות. גם על השכר אין להתלונן. במשך השנים האלה רכשתי דירה ומכונית ואני עדיין מבלה טוב וחוסך. בסך הכל, לרווק, החיים על האניה לגמרי לא רעים. התנאים הם של בית מלון: חדר טוב עם כל הנוחיות, מזון טוב וכל שאר השרותים. אילו הייתי היום שוב בן עשרים, לא הייתי משנה שום דבר מן המסלול בו הלכתי: הייתי עולה לאניה ועושה בדיוק מה שעשיתי עד היום.

באנויותינו החדישות הותקנה מערכת להגנה קטודית הממלאת את התפקיד שמלאו האנודות החיצוניות אך הפשית מכל המגבלות שצוינו.

במספר נקודות, מתחת לפני המים הותקנו בדופן האניה אזורים מבודדים בחומר פלסטי קשה שבכל אחד מהם קבועה אנודה. ארכה של כל אנודה כו- 4 מטר והשטח המבודד סביבה ארכו כ- 5 מטר ורחבו 65 ס"מ. לרוב מותקנות 3 עד 4 אנודות העשויות מנהך עופרת/ כסף בכל דופן באזור הירכתיים ועוד אחת או שתיים בכל צד בתחתית האניה בחרטום. זרם חילופין מועבר דרך שנאי מבוקר (טרנסדוקטור) אל מערכת מייש- רים מהם הוא יוצא כורם ישר בעצמה נמוכה אל מי הים. כתוצאה נעשה הפוטנ- ציאל של מי הים בסביבת האניה גבוה מזה של גוף האניה. והזרם החשמלי יזרום מהים אל הגוף שנעשה יחסית קטודי.

כמובן שישנה חשיבות קריטית לעצמת הזרם. פוטנציאל גבוה מדי מי הים גורם לקילוף הצבע מהברזל ופוטנציאל נמוך מדי אינו נותן הגנה מספקת. מדידת הפוטנציאל של גוף האניה נעשית ע"י השוואתו לפוטנציאל של אנודות השוואה מיוחדות העשויות לרב מאבץ טהור או נתכים שונים של כסף או ניקל. לדוגמא כאשר מודדים הפרש פוטנציאלים בין הגוף לאנודת השוואה אבץ טהור, כאשר





עשרים שנה בחברה למרדכי ירקוני ולמקס הרץ



לא בכל יום מסיים אדם 20 שנות שרות במקום עבודה מסוים וודאי שלא 20 שנות שרות ימי.

בשלהי נובמבר התכנסו הנהלת החב"ר והעובדים וצוות האניה, "תל-אביב" בחדר אוכל קצינים לתגוג את המאורע ואך סימלי היה הדבר שהארוע נעשה על האניה, "תל-אביב" אותה אניה במה דורתה החדשה אשר בה החל ירקוני את עבודתו בחברתנו בשנות ה-50.



לציון המאורע הורמו הכוסיות ואך כיבוד ניתן וכמובן הוענק למר ירקוני מדליון של כנסת ישראל וירושלים למן כרת תוך ציון שרותו המסור והנאמן במשך 20 השנים עם איהולים להמשך שרות מורה.

מר ירקוני מצידו העלה זכרונות במי שך תקופה זו וסיפר מספר חוויות אשר היו יכולות להכול ספר עב כרס.

מספר ימים לאחר מכן מלאו למקס הרץ 20 שנות עבודה בחברה, הפעם סטינו מהנוהג הרגיל וערכנו לחתן הי שמחה מסיבת הפתעה.



מבלי שידע מה צפוי לו, הוזמן מר הרץ מקס למשרד החברה בחיפה. כשי הוכנס להדרו של מר אליהו ברכה הופי תע למצוא שם את אנשי ההנהלה והי צוות שהתכנסו במיוחד לציון את המי אורע. לאחר שהלפה הפתעתו נפתחה מסיבה מאולתרת, בה הושמעו ברכות הדדיות והושמעו דברי הוקרה לפעלו המסור של חתן השמחה. כמו למר ירקוני גם למר הרץ הוענק המדליון של כנסת ישראל וירושלים.

ברכותינו חלווה את השניים להמשך עבודתם בימ.

טבח ראשי מקס הרץ שמלאו לו 20 שנות עבודה בחברה מקבל מידון של מר י. רקנאטי את מטבע כנסת ישראל ומכתב העריכה על שרותו במשך שנות עבודתו.



הרפסודות פרוסות, השמאלית ל-15 איש והימנית ל-6 אנשים.

על תחתית הרפסודה ועמידה על מיכל הגז.

בין היתר מצוידת הרפסודה בשני משוטים קלים בלבד המיועדים לשימוש למרחקים קצרים. בכל רפסודה נמצא



זהו עזריאל, מקפלת המצנחים

אניה יש המתפתים לקפוץ על האפיריון — אך יש להמנע מכך, כי האנשים הם מצויים ברפסודה עלולים להפגע. האפיריון עשוי משתי שכבות וביניהן אוויר המשמש כבידוד בפני הקור והחום. גם תחתית הרפסודה עשויה שתי שכבות, ור אפשר לנפחה במשאבת יד הנמצאת ב־רפסודה כדי לבודד בין יושבי הרפסודה והים.

כל תא ברפסודה מצויד בשטומים פנימיים המפרידים אותו מתאים אחרים. במקרה שתא אחד מנוקב — תאים אחרים לא יתרוקנו מהגז. מול פתחי הכנייה סה נמצאים סולמות חבל קטנים המאפשרים טיפוס לפנים הרפסודה מהמים.

בתוך הרפסודה מצוי ציוד הצלה, הוראות מדויקות לשימוש וכן הוראות הנצלה לניצולים.

בתחתית הרפסודה בנויים «נרתיקי ייצוב» המתמלאים מים, מרסנים ומקטיינים את תקופת הטלול.

הרפסודה מצוידת גם בעוגן צף, שבי עזרתו היא נשארת בקרבת מקום האסון. אם התהפכה הרפסודה, יוכל אדם אחד להפוך אותה ע"י תפיסה ברצועות (שבי תחתית) ומשיכה חזקה תוך כדי טיפוס

תאי הציפה בנו דו־תחמוצת הפחמן או אוויר. הגז נישא בתוך בקבוק בלחץ ובי־כמות המאפשרים נפוח הרפסודה תוך 30 שניות. הבקבוק נמצא בתחתית הרפסודה ושסתומו משתחרר אוטומטית עם השלכת הרפסודה לים. חבל הקשור בקצהו האחד לשסתום הבקבוק וקצהו הישני לספון האניה פותח את השסתום בהמתחה. על קצה החבל הקשור לאניה צמוד פתק ובו מצוין האורך שיש למשוך בחבל עד שישתחרר השסתום. יש לשים לב במיוחד לעובדה שהמרחק בין הספון בו ממוקמת הרפסודה ובין פני הים, בי־אניות גדולות עלול להיות גדול יותר מאשר אורך החבל.

לאחר שהתנפחה הרפסודה משמש חבל זה «כחבל חרטום».

לכל רפסודה לפחות שני תאי ציפה, כאשר כל אחד מהם מסוגל לשאת את הרפסודה וכל יושביה, גם אם התא הישני פגום ואינו מתנפח. כמו כן, קיימות קשתות התומכות את אפיריון הרפסודה. הקשתות מתנפחות יחד עם נפוח תאי הציפה. האפיריון מבטיח הגנה מלאה ליושבי הרפסודה בפני מזג האוויר, ובי־שעת הצורך אפשר לסגור את פתחיו בצורה אוטומטית למים. בזמן נטישת הי־



שלבי הייצור הראשונים. מימין, "גלגל ההצלה" הגדול המשמש כשלד לרפסודה. משמאל: שלב שני התמיסה אמריקני.

ציוד תיקונים המאפשר היקף הקרים קטנים בתאים. ציוד קורה ראשונה נמצא בתוך תיק אטום לסיים הסבל עם הוראות לשמוש.

מעניין הצורך בים סבליות נבר מחלתי ים לכל אדם. דבר זה בא לאור הבדיקות והגסיון אשר הוכיחו שגם החפצי התיק ביותר עלול להיות חולה ים ברפסודה — מהיותה קטנה והתנהגות בצורה בלתי מוסקת.

מיעצים לקחת סבליות אלה עוד לפני הכניסה לרפסודה.

הטבליות אינן נמצאות בתוך הקורה הראשונה כי אם במקום הנוח לשמור מיד, תשובות מניפת ההקאה מרובה כדי למנוע הפסד מחלים מהמת.

מפעלי פרנץ לוי מכתיקים כ-180 קיב"י דים וביניהם מהגדם "יקרה" האחראי על מחלקת ציפוי הגומי. אשר היה האמיני או לא קצין מכוונת ימי ראשי "בגלגל הקודם".

אנו נכנסים לאחד האולמות הגדולים של המפעל. המיועד לייצור אמצעי העז לה שונים בעיקר סירות ודראק, אשר דות הצלה מתנפחות ורפסודות מתנפחות. באולם זה מקבלות הרפסודות שלטו את



עזראל מראה ללמדני איך עכברים אוכלים רפסודות.

הכל בגלל מסמר קטן

הרחק מהאניה הבוררת החליטו החובל השני והשלישי לנתק ולזנוח את סירת ההצלה ולחזור לאניה הבוררת עם סירת המנוע וכך עשו. דרך אגב, על סירת ההצלה הרגילה היה מכשיר הרדיו הייטלטר שמשום מה לא הופעל. סירה זו נמצאה למחרת לאחר שנגררה 50 מילין מהאניה הבוררת. סירת המנוע עמדה כל העת ליד האניה עד חלוף הסכנה.

מוטור ההטלטר: חשוב מראש על תפקיד חבל החרטום של סירת ההצלה ולא ברגע של סכנה ועוד בלילה. למה לא לקשור את חבל החרטום של הסירה מראש עם צאת האניה מהנמל למסעה? הידעת כי בחלק מהאניות המתחכמות קשירת חבל החרטום הוא מבצע אקרוי בטי וביחוד עם מתעורר צורך להוריד סירה למים עם שני אנשים בלבד? מכאן, שלמרות שסירות ההצלה הורדו הימה תוך דקה לא יכלו לנצלם בגלל חבל החרטום שלא נקשר מראש, אם כך למה לא תהיה הנחיה שיגרתית לקשור את חבלי החרטום של סירות ההצלה בזמן הכנת האניה להפלגה, למה?

נמטר ע"י ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסחר הישראלי.

באחת מאניות המשא הישראליות איתרע המזל הרע ושרפה רצינית התפשטה במהירות באזור מגורי הצוות, למעשה כל המגורים בערו באש. נסתבר לרב החובל שאם ברצונו למנוע עליית סירות ההצלה באש עליו להורידם מיד לימ. מוג קרה בשעות הלילה ורק אנשי הצוות שהיו במשמרת בגשר היו ערים ומוכנים לפעולה מיידית. כל סירה הורדה ע"י שני אנשי צוות. סירת המוטור הורדה ע"י החובל השלישי והאלחוטאי והסירה השניה ע"י החובל השני ומלא המשמרת. האלחוטאי לא יכול היה להשאיר בתחנת הרדיו שהחלה לבעור לפני דקות ספורות. מאחר ומהירות היתה הדבר החשוב ביר תר באותו רגע לא קשרו את חבלי החרטום של הסירות לפני הורדתם למים כשהכוונה היתה שסירת המוטור תגרור אחריה את הסירה השניה לכונן האניה להיות במצב הכן במידת הצורך.

לרוע המזל, סירת המנוע בכל עת שניסתה לגרור את הסירה השניה התרוי מם מדחפה מעל המים ולא יכלה לגרור את הסירה. מאחר ושתי הסירות נגררו

השירות/טיפול השנתי שלהן.

האחראי על המחלקה ועל מתן השירות ההולם — עובד ותיק שכולם קוראים לו עזריאל. בעיני הימאים מוחזק עזריאל בסטטוס של "מקפלת מצנחים", ועד היום אין להם טענות אליו — להיפך, באמתחתו מספר בקשות.

א. הוזהרו בזמן רחיצת הספונים, לבל תכניסו מים אל תוך הרפסודה מבעד לחור ממנו יוצא החבל, כל מיני פריטים של הציוד עלולים להנוק כתוצאה מכך.

ב. אם התפרקה האריזה אל תקשרו אותה בצורה שלעולם לא תפתח אלא שלחו אותה חזרה לעזריאל.

ג. אכסנו את הרפסודות במקום שבו תהינה, ככל האפשר, מוגנות בפני חום, גיצים מהארוכה ומים.

ד. נא לבדוק כל שבוע אם חבל ההפעלה קשור למקומו כראוי.

ה. אנא הזהרו ושמרו על הרפסודה מי פגיעות מכניות באריזה. דרך ה"סדקים שבאריזה הודרת לתות ומים, ודרך פתחים גדולים יותר תודרים עכברושים ואוכלים בגומי בתאבון רב.

ראו איזה חורים אכלו כאן העכברושים אומר עזריאל — רפסודה זו לא היתה מתנפחת לעולם וטוב שלא היו צריכים להשתמש בה". אנא שימו לב, הרי מדובר כאן בחיי אדם".

עם הפעלת התקנות הבינלאומיות למניעת התנגשויות בים — 1972

90 מעמ' 14

חלק ד — אותות קוליים ואותות אור

החדושים הם:

א. כל כלי שיט באורך 12 מ' ומעלה יהיה חייב להיות מצויד בצופר בהתאם לתקנות.

ב. אות ערפל לספינת מפרש יהיה צפירה אחת ארוכה ושתיים קצרות — בלי התחשבות במפנה.

ג. נקבעה הפסקת זמן אחידה בין אותות ערפל: שתי דקות לכל היותר.

ד. במידה והצופר מתובר לאור תמ'

רון ינתנו אורות תמרון בהפסקה של לא פחות מ-10 שניות.

תקנה 38 קובעת דחיה ושחרורים מלמלא אחר התקנות הנוגעות להתקנת אורות וצופרים.

בהמשך מודפסים הנספחים אשר הוזכרו כבר. הנספח הרביעי והאחרון מפרט אותות מצוקה!

לטיוס

רק המעשה יראה אם תקנות 1972 יעילות יותר בצמצום מספר ההתנגשויות מתקנות 1960 לכאורה הן יותר ברורות ויש בהן פחות מקום לספק מאשר בתקנות הקודמות. מצד שני הן קשות יותר לזכירה.

כדאי לציין שמספר ההתנגשויות במימי אירופה והים התיכון היה בשנים האחרונות בירידה, ואילו בחופי אסיה ואפריקה היה בעליה. אין להניח שהתפתחות זו קשורה לנוסח התקנות, ונראה שיש לחפש את הדרך לצמצום מספר ההתנגשויות בעתיד בכוננים אחרים.

שלמה פלטי, רח"ב



צבע ובטיחות

סוף המאמר

הסיכונים שבצביעה

שום מאמר על בטיחות בים לא יהיה מושלם אם לא ידון במאמצים המושקעים כדי להקטין את הסכנה האורבת לצבעים ולאנשים בסביבתם בשעת עבודתם בצביעה.

צביעה במקומות קטנים עלולה לגרום למספר בעיות. בדרך כלל, הצבעים מכילים ממיסים אורגניים העלולים ליצור תערובות גורמי התפוצצות כאשר הם באים במגע עם אור. בנוסף על כך, רוב הממיסים הפיגמנטים והשרפים בהם משתמשים בצבעים הינם רעילים ויוצרים אי נעימות וסכנה סביבתית בשעת הצביעה. יצרני צבעים בעולם מרבים להריץ כיב צבעים בעזרת מרכיבים עם סיכון התפוצצות או בריאות נמוך ביותר. מניעת ריח רע במידת האפשר וכו'... בהתאם לתכונות הנדרשות בשעת הצביעה.

צביעת אנטיספאלינג עלולה להיות מסוכנת היות והתרכיבים כוללים ביוקסידים רעילים אשר כמה מהם עלולים להוות סכנה לבני אדם.

ההתקדמות ביצור צבעים שחלה בזמן האחרון מורה על אפשרות להקטנת הסיכון בתרכיבים מסוימים של צבע אנטיספאלינג על ידי צירוף הביאוקסיד עם קשרן הצבע בזמן היצור ליצירת תרכיב הרבה פחות מסוכן. הביוקסיד הרעיל נשאר מורכב בזמן הצביעה ומשתחרר רק בצורה מבוקרת כאשר מטבילים את שכבת הצבע.

ייעוץ בבטיחות

בעבר הוגבלה הפעולה שניתן היה לנקוט כדי להתגבר על בעית הצביעה ע"י טכניקות וגישות מסורתיות. בשנים האחרונות חקיקת חוקים וחישובים סביבתיים הגבירו את תשומת הלב שהוקדשה לנושא זה. פותחה שיטה כדי להודיע למשתמש בצבע על הסיכונים הכרוכים וליעץ לו בדבר אמצעי ההגנה שיש לנקוט בזמן הצביעה. שיטה זו הוצגה — ובצדק — בפני יצרני הצבע בבריטניה וכתוצאה מכך ינקטו בקרוב חברות ליצור צבע ימי בשיטה משותפת ליעוץ בנושא הבטיחות.



גדי רמי — לנישואיו

הברמן אדוארד — לנישואיו

לושטמן זאב — להולדת הבת

דס ארי חיים — לנישואיו

זאן קינכאום — לגר מצוה של בנו

קהת דוד — לנישואיו

לקבלת תעודת סמיכות

אשכנזי ינקו — חובל שני

שמחון אורי — חובל שני

אהרון אברהם — חובל שני

הברמן אדוארד — מכונאי שלישי

אלהרר איימנד — מכונאי שלישי

תהאטו יצחק — מכונאי רביעי

תאודור טרגיוו — תשמלאי

מירדכי שמאל — מכונאי שני

היתרים אלה הוצאו לאחורונה

ע"י משרד התחבורה

לוי ראובן — מכונאי רביעי על אחת

המיכליות

ליטור מיכאל — מכונאי רביעי על אחת

המיכליות

משתתפים בצערו של נוימן משה על פטירת אביו.

בסיכומי של דבר ברור כי יצרני צבע יוסיפו לעודד יחסים בטיחותיים טובים יותר עם לקוחותיהם וללמוד מקרוב את בטיחותו הפוטנציאלית ושימושם של הצבע וטכניקות לצביעה בטוחה יותר ע"י כך שיקחו בחשבון את מרכיבי הבטיחות בשלב התחלתי של פיתוח מוצרים.

tanker charter market was the increased activity in the chartering of VLCC's both from the Persian Gulf and West Africa. Persian Gulf loaders were fixed either to the Continent or more often to Caribbean trans-shipment ports. After a relatively weak period during September and early October, demand picked up bringing stronger rates for the latter few weeks of the month. Unfortunately, the popularity of the VLCC's decreased the demand for vessels of the 80,000 to 150,000 ton class forcing the freight rates for these vessels to levels almost as low as for the VLCC's. The rest of the PG dirty market was very weak. The Persian Gulf clean market was off in volume but much stronger in rates.

The Mediterranean dirty market was not particularly exciting. Most cargoes fixed were North African crudes in tankers of from 50,000 to 80,000 ton size. Freight rates remained depressed throughout the period. Clean cargoes from the Mediterranean and Black Sea were in short supply.

The West African dirty market was one of the more active trades with several VLCC's being fixed to Caribbean trans-shipment terminals. Freight Rates for this run were slightly higher than from the Persian Gulf.

The Caribbean clean and dirty markets were very disappointing. Higher cargo prices scheduled out of Venezuela were expected to increase freight rates on vessels loading prior to the price increases. The difference in freight rates could hardly be distinguished.

Exxon and Amoco were two of the more active period charterers as each time chartered several 60,000 to 80,000 tonners for periods of from three to five years. Unfortunately, rates were low in all cases.

EXTRACT FROM MARITIME RESEARCH, INC.

VOY. NO. 22 — OCTOBER 30, 1976



EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF "EL YAM"

No. 57

Winter 1977

Printed in Israel