



עתון לינסאני ועובדי "אל-ים" • גליון מס' 59 • קיב תשל"ז • יולי 1977

יום אל-ים

עיטורי מופת לאנשי אל-ים

בחלקו את העיטורים, אמר שר התחבורה גד יעקבי, בהתייחסו בעיקר לאלה מבין אנשי הים והאוויר אשר ביצעו את מעשי גבורתם על רקע בטחוני: „במאבקנו בטרור אין תחליף לאומץ הלב של אנשינו“.



הבחירות לכנסת ה־17 על א/מ, „הר סיני“

ביום 8.5.77 נערכו הבחירות לכנסת התשיעית על האניה „הר סיני“ אשר היתה באותה עת „יבשה“ על המבדוק בעיר נאפולי לשם תיקונים

הבחירות שנערכו בסדר מופתי מה־שעה 0900 עד השעה 1700 היוו גם הם חוויה לצוות האניה „הר סיני“ וגם לאנשי צוות האניה „ערד“ אשר שהתה אף היא בנאפולי לשם תיקונים.

הבחירות נוהלו ע"י ועדת הקלפי שנתמנתה על ידי השופט מני. הכל היה ערוך לפי כל גינוני החוק ודקדוקי הטקס. כבר בשעה 1000 בחרו כ־80% מבעלי זכות הבחירה באניה, דבר שהראה את התייחסותו הרצינית של צוות האניה בכל הנוגע לענין זה.

בשעה 1700 ננעלה הקלפי ונחתמה במנעול בטחון ולמחרת נלקחה לשגריר רותנו ברומא כדי להשלה לארץ ולהפתח יחד עם כל הקלפיות בארץ.



השעה הגדולה של הדמוקרטיה — ועדת הקלפי והמצביעים של „הר סיני“ בפעולה.

בטקס מרומם, שנערך בחודש אפריל האחרון בבית אגרון בירושלים, העניק שר התחבורה גד יעקבי ציונים לשבח ליורדי ים ולאנשי צוותי אוויר על מעשי גבורה ואומץ לב בתחומי הספנות והתעופה האזרחית של ישראל. בטקס השתתפו אנשי ים ואוויר, מזכיר ההסתדרות ונציגי החברות שבמסגרתן פעלו מקבלי הצל"שים. אנשי הים זכו בשני סוגי עיטורים: „אות השירות“ ו„עיטור המופת“. אלה שזכו בגבוה שבין שני העיטורים — „עיטור המופת“ — היו אנשי אל-ים: רב חובל מרכוס מוסקוס והימאי חיים אברג'יל.



התעודה והאות שהוענקו לר"ח מוסקוס מרכוס

היתה נושנה, עמוסה לעיפה בימאים שנאספו על ידה מכמה אניות. תוך כדי הפלגה נשבר המעקה האחורי של הסירה וימאי אתיופי נפל למים השוכים. מיד שבה הסירה על עקבותיה והימאי נתגלה בין הגלים. הלה לא ידע לשחות ותגלים היו מציפים אותו. נורק לעברו הבל והוגש לו מוט עץ, אך הוא לא היה בכורסר להעזר בהם. מכל האנשים שבסביבה התנדב חיים אברג'יל לקפוץ למים ולמישוח את הטובע. הוא נקשר בחבל וקפץ למים האפלים והצוננים. לאחר מיטחה קצר גילה את הימאי האתיופי והצליח למיטותו ולהחזירו אל הסירה.



ר/חובל מוסקוס נענד באות הגבוהה הזו על כושר המנהיגות והתושייה שגיי לה, כאשר מיכלית החברה, שעשתה דרכה במיצר באב אל מנדב ב־11 ביוני 1971, נפגעה מפצצות ששוגרו לעברה מכלי שיט עויין. אש אחזה במיכלית, אולם הצוות, בהנהגתו של רב החובל מוסקוס, התעשת במהירות מן התדהמה, השתלט על הדליקה ועל הנוקים והביא את המיכלית הפגועה בשלום לנמל אילת. בהגיעם לנמל אילת נתקבלו רב ההג"ב ואנשיו על ידי שר התחבורה דאן שמעון פרס ואנשי משרדו. השר הגיש לרב החובל שי, שכלל בקבוק שמפניה ופירות. אל השי צורפה איגרת ברכה בזו הלשון:

לקפטן מרקו ולצוות ה„קוראל-סי“.

ברוכים אתם בבואכם בריאים ושלמים לחופי ישראל. כל העם התפלל לשלומכם, והעובדה שעברתם את טבילת האש בשלום היא לרצון ולברכה לכולנו. ניסו בתחילה לפגוע בנתיבי האוויר וכפי ש„אל-על“ בטוחה היום, כך תהיה גם אל-ים. עשיתם שירות גדול לכל העמים המעוניינים בחופש השייט. בכוחכם ובי-כוחנו גם נבטיחו.

כל הכבוד לכם.

שמעון פרס



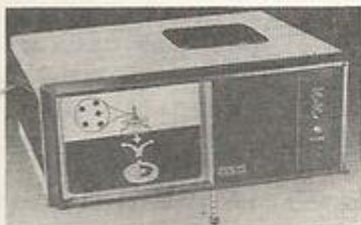
„עיטור המופת“ השני הוענק לימאי חיים אברג'יל והוא מתייחס לתקופת שירותו באניות אל ים. ב־13 בדצמבר 1972, בעת שהמיכלית „ליאון“ עגנה ליד נמל הטעינה באי הנפט הרג שב־אירן, ירדו כמה מאנשי הצוות בסירת השרות בכיוון לחוף, כדי לבלות שעות אחדות במועדון הימאים. סירת השרות

טיול לקאפרי

השנה זכתה האניה „ערד“ אף היא במקום הראשון בתחרות בטיחות באניות צי הסוחר הישראלי, וכאות הערכה לימאי האניה העניקה חברת „אליס“ טיול בן יום אחד לאי „קאפרי“. כמובן שחייבים להעלות את החויות על הדף, מה עוד שרבי-החובל הבטיח פרס לכתבה היפה ביותר. יש לציין שהענות לגבי האתגר הנ"ל היתה קלושה ביותר ונכתבה רק כתבה אחת בלבד, כך שהתלבטות דמי להעניק את הפרס היתה קלה ביותר...

לספינת הטיול, מבט פרידה אחרון לעבר האי, ותורה לאניה.
איך כותבים זאווטנו?
„חזרנו עייפים, אך מרוצים!!“
(מי יותר ומי פחות...)

ימאי מהאניה „ערד“



רוצה להתרענן?

לאחרונה רכשה החברה מכשיר אורי קולי ללמוד עצמי. המכשיר נמצא בחדר רבי חובלים, ומיועד לשמושם של כל קציני החברה.

תוכניות הלימודים הן באנגלית, וכו' ללות:

1. מטפה לכיבוי אש: בדיקה, תחזוקה, הפעלה. מילוי מים, גז וכימיקלים, אבקה יבשה, ודו תחמוצת הפחמן.
2. מכשיר הרדיו של סירת ההצלה: מבנה והפעלה.
3. שמוש וטפול בחבלים סינטטיים: מבנה החבל, בדיקות, תחזוקה מונעת וכו'.
4. רפסודות הצלה מנפחות: מבנה, טפול והישרדות (Survival).
5. מגופי פרפר הידראולים: מבנה, תחזוקה והחלפה של כל המרכיבים.
6. שיטת הגז האיריטי: תאוריה, מבנה, תפעול ותחזוקה.
7. התקנות הבינלאומיות למניעת התנגשות בים — אמנה 1972.
8. איך להזריק זריקות.
9. איך לתפור מצעים.
10. שטמומי הזרקה: הסבר, טפול ותחזוקה.

המכשיר עומד לשרות קצינינו להרחבת ורענון ידעותיהם. הקצינים מוזמנים להשתמש במכשיר חדש זה בזמנם הפנוי בכל שעות המשרה. אנא פנו למחלקת הצוות בנודון.

לאחר החויה, חזרנו לחוף וערכנו הסתערות קבוצתית על אחד מבתי-הקפה שלאורך הטיילת בכדי לשבור את רעברי ננו הנוראי בגלילות האיטלקיות הידוריות, משם התפורנו בכמה אוטובוסים והתחלנו לעלות במעלה ההר. דרך מקיסימה ועוצרת נשימה ממש. הגענו למעלה... קדימה אוכל!!! ארוחת צהרים נכבדה למדי, ולאחר מכן זמן חופשי אשר אוהו בילינו בעיקר בשוטטות בין ההנויות למיניהן, עמוסי שלל לא רב (המחירים מפוספלים למדי...). עלינו מתנשפים לגן מקסים ביופיו. הזנו את עינינו ביפי הגן והמפרץ הגהדר הפרוש למרגלותינו, לקחנו נשימה, גלשנו תורה

ובכן, לאחר נסיעה בת שעה וחצי בערך, באנית מעבורת נחתנו בריאים ושלמים באי קאפרי. הועברנו לספינת טיולים בינונית, שהשיטה אותנו לפתח „המערה הכחולה“ המפורסמת, ומספנית הטיולים הבינונית ירדנו באומץ לב לסירה קטנה יותר בכדי לעבור בפתח המערה, ממש חויה מרגשת להפליג תוך שעתיים וחצי בשלושה כלי שיט ולראות המון ים (בפרט לימאים...). המערה הכחולה לא אכזבה. להפתעתנו באמת הכל היה שם כחול (!) אפילו כמה מהחברה (בעיקר הנשים שבחבורה) חזרו משם כחולים עקב החששות מהכניסה בפתח הנמוך והצר של המערה...



חופשה של נהג אוטובוס... מה עושה ימאי בחופשה? מטייל בים. לאן? — לקפרי כמובן.



זרקור על...

רב חובל
שמואל ניר



אפילו צורך בסיבה של ממש. מספיק שמישהו היה אומר לך בוקר טוב וזה כבר היה מעלה לך את הדם לראש. מה פתאום בוקר טוב? איזה מין בוקר טוב זה שאתה מתעורר בו עייף ועצבני מבקשים פורקן? למי שלא שרת באניה כוון, בתנאים כאלה, קשה יהיה, אולי, להבין את הדבר. אחרי שלושה, או שלושה וחצי חודשים, כשהיינו מגיעים לחוף, היתה כל אשה עקומה נראית לנו כמו מלכת יופי מינימום. ועד שאתה מספיק להנות קצת — חזרה ללב ים. לא היה למי לבוא בטענות. בעצמנו בחרנו את זה. היינו על הספינה הזו המישה חברה שלתניקים מחיל הים. שאר אנשי הצוות היו ימאים מהמזרח הרחוק. אפילו הראים לא היה ישראלי. השרות בספינת הדייג הזה היה התקופה הקשה ביותר שידעתי על הים. אבל יחד עם זאת זה היה בית ספר יוצא מן הכלל לחיטול האופי בעצמו ולהכרת אופי של האדם. שם למדתי כיצד מסתדרים עם צוות בתנאי לחץ.

הרפתקה בלב ים

לאחר שנת שרות באניה הדייג הוא משתחרר מצה"ל ועולה על האניה „דניאלה“, האוספת באטלנטיק את השלל מספינות הדייג הפורשות שם רשתותיהן. לאחר שנה על ספינה זו הוא עובר לשרת בציי"ם, כמלה כשיר על אניית משא. „אחרי השרות באותה אניית דייג נראה לי כל השאר כמשחק ילדים. ה- תקופות הכי קשות בצי הסוחר נראו לי כגן-עדן לעומת החיים על אותה ספינה שנקראה 'דגית'. שום דבר כבר לא היה יכול להפתיע אותי.“

ספינות דייג, אניות של ממש — את המפרשיות המשיך לאהוב יותר מכל. בשלהי 1966, כאשר חבש את ספסלי המכון להכשרה ימית בעכו כדי לזכות בסמיכות של קצין, רכש עם עוד חבר ימאי יאכטה קטנה, לצרכי „כף“. „בחופשות היינו מפליגים להנאתנו. בקיץ 1968 הפלגנו לאיים היווניים. היינו חמישה אנשים, ביניהם חברתי, שהיא כיום אשתי. סיימנו את הטיוול ופנינו לשוב ארצה. בלילה התגנשה הסירה שלנו בעצם בלתי מוזהה. התעוררנו מן החבטה וראינו המון מים חודרים פנימה. יצאנו לסיפון, גרנו הגורות הצלה ונטשנו את הסירה, שהחלה שוקעת. ניפחנו את סירת

הרבה מן הימאים שרואיינו במדור זה קבעו כי בילדותם לא חלמו על הים ובעת נעוריהם לא השתוקקו להיות על סיפונה של אניה ולהפליג למרחקים. הנסיבות שהביאו אותם אל הים, כמקור פרנסה וכדרך חיים, היו, לרוב, אירועים של תקופת חיים מאוחרת יחסית. לא רבים מהם נולדו עם מלח מהול בדמם. ומעטים מהם באו מבתיים שהיתה להם בדרך זו או אחרת זיקה אל הים.

רוחי. ידעתי ששם, במבואות ים, אוכל להמשיך את הנאותי על גבי סירות מפרש, תוך כדי לימוד הדייג. באותה תקופה עדיין לא חשבתי על קריירה של קצין ימי.

ממבואות ים לצה"ל וכמובן לחיל הים. ושם, תוך כדי שרותו הצבאי, גמלה ב"קרבו ההחלטה להיות ימאי.

שלי"ת על ספינת דייג

את השנה האחרונה לשרותו בחיל הים בילה על אניית דייג, במסגרת שלי"ת. „זו היתה, למעשה, הימאות הרצינית הראשונה שלי, — מספר היום רב חובל שמואל ניר — שם האניה היתה 'דגית' והיא עסקה בדייג טונה בחופי אפריקה, מבלי לפקוד נמל, אלא לעתים רחוקות ביותר. את השלל שלנו היתה אוספת מאתנו ספינה אחרת. אנחנו היינו נש"איים בים של שלושה חודשים לפחות. העבודה על ספינה כזו היתה עבודה כלבים. היתה רוטינה של עבודה, אוכל, שינה ושוב עבודה. עם תום המשמרת הארוכה היינו נופלים למיטות הרוגים. לא היה כוח לדבר, או לעשות משהו. כעבור חודשים כאלה מתחיל הניתוק להציק והעייפות נותנת את אותותיה במתחים קשים הנוצרים בין אנשי הצוות. אפשר היה לחתוך את האויר בסכין. כל שיטות קטנה היתה סיבה מספקת למריבות ולקטטות קשות. בעצם, לא היה

רב חובל שמואל ניר, גבר בן 32, ליד תל אביב, נימנה דווקא עם אותו מיעוט, אשר המים והשייט היו חלק מגוף חייהם והתעסקותם מגיל צעיר מאוד. אל היעד הסופי, פרנסה על הים וממנו, הגיע בתהליך המתבקש מעצמו. שלושה אחים היו במשפחת ניר בתל אביב. שמואל היה הצעיר. שני אחיו בין פעילים באגודות השייט של הירקון. רק טבעי שהאח הקטן יושפע מהם, ילך בעקבותיהם. בחיך קל הוא נזכר כיצד היה רץ בעקבות האחים, כאשר היו יוצאים לשייט מפרשיות. אם נוסף לכך את העבודה שאחד מקרובי המשפחה — משה דפני — נימנה כבר אז בין ותיקי הימאים הישראלים, הרי שהתוצאה ברורה.

תחילתו של החלום הימי, מספר שמואל ניר, היתה מוגבלת לסירות מפרש. כל מה שחלמתי, הוא אומר, זה לעשות חיים על מפרשיות. אבל החיים זה לא פיקניק ובסלב מסויים צריך גם להתחיל להתייפרנס. ולפני שמתחילים להתפרנס, חייבים ללמוד משהו, להחזיק בכיס תעודה כלשהי.

וכך ממפרשיות ה„כף“ מובילה הדרך אל בית הספר הימי במכמורת, למגמת דייג. באותם ימים, אומר שמואל ניר, נחשב בית הספר הימי בעכו „רשימי“ מדי; השמועות סיפרו על אורה נוקשה. בית הספר במבואות ים היה יותר לפי

היית פעם בנפולי?

של מאה מטר ממנה עמדה האניה "ערד" ולבסוף הצטרפה גם האניה "הל-אביב, רק האניה "הר-כרמל" היתה חסרה להשלים את הריבוע. הצוותות ניצלו את זמנם הפנוי לטיולים במקומות הנפלאים שמי סביב לנאפולי (קאפרי, פומפי, טור רנטו ועוד). ועוד קוריוז, האניה "הרסיני" עמדה שבועיים על מב דוק מס' 5 שנבנה לפני כ-4 שנים ב... מספנות ישראל.

ב-26.5.77 תצא האניה בריאה יותר, מהירה יותר ועיפה פחות לדרכה ולעבודתה — הובלת גר-עינים מארצות הברית לחיפה.

ימאי מ"הרסיני"



החברה של "הר סיני" בומבי... ..

איוה אניות, איוה קווים, איוה חברה! ... בסוף קיץ 1976 מקבל שמואל ניר את הפיקוד הראשון שלו כרב חובל. האניה היא "תל-אביב", עליה הוא משרת עד עצם היום הזה. "סיפוק בעבודה — יש. אבל יש גם בעיות, — קובע רב חובל שמואל ניר — ועיקר הבעיות הן אורח החיים, המנתק אותך מן הבית. הניתוק מפריע לי, ויותר מפריע למשפחה. אבל אין ברירה, מוכרי חים להשלים, להתגבר על הבעיות בכוחות משותפים, כשהאשה היא, בעצם, הנושאת העיקרית בעול."

ב-3.5.77 הגיעה האניה "הר סיני" לנמל נאפולי לשם הספנה שנתית ותיקונים של כל מיני דבר רים שהצטברו מאז ההספנה האחרונה. מיד נכנסה האניה למבדוק צף מס' 5 בו שהתה כשלוש שברי עות לשם תיקונים בקרקעית. מוכסי המחסנים בני השש עשרה הורדו לחוף ל"ניתוח פלסטי", ההגה הורד מהאניה לחוף לשיפוץ והוחזר לאניה. סיפון האניה נראה כבית מלאכה ענק מלא צינורות, לוחות פלדה וכו', החויה המיוחדת היתה שבעת ובעונה אחת במשך שבועיים עמדה האניה "הר סיני", ובמרחק

הגומי, שהיה בה מקום לשני אנשים בלבד. הפעלנו את מכשיר הקשר הנייד, שהיה אמור לשדר אותות מצוקה, אך התברר כי הוא היה מקולקל. כך בילינו 12 שעות — שניים בתוך סירת הגומי ושלושה במים, אוחזים בה, כשכל כמה זמן אנו מתחלפים. היה קיץ. הים היה שקט. לא היינו מבוהלים, ידענו כי אנו צפים בנתיב שייט של אניות, וכל הסיי כויים שבמוקדם או מאוחר תעבור בקרבתנו אניה כלשהי. ואכן, מקץ 12 שעות ראינו אניה. היא התקרבה אלינו והעלתה אותנו לסיפונה. היתה זו ספינת משא וסית. הצוות טיפל בנו במסירות רבה. סיפקו לנו בגדים יבשים והיקצו לנו מקום לנוח ולישון. אולם כשהסתבר לנו שפני האניה לנמל לטקיה, הסברנו לרב החובל 'שוה לא בשבילנו'. היינו אז כ-20 מילון מהתוף התורכי. ביקשנו מרב החובל שיתקרב לחוף ויוריד אותנו למים, כדי שנגיע לחוף התורכי עם הסירה שלנו — ובלבד שלא להגיע ללטקיה. רב החובל הודיע לנו שאין הוא מקבל את הצעתנו ואינו מוכן להפקיר אותנו במים. אך הוא מוכן לסטות ממסלולו ולהוריד אותנו בנמל ליטסול. הודינו לו מאוד. עד שהגענו אל מול נמל ליטסול בילינו כ-18 שעות על אניה רוסיית זו, כשכל העת אנו נהנים מהכנסת אורחים יוצאת מן הכלל. מנמל ליטסול באה סירת השלטונות וגילינו כי הם מביאים אתם חמישה שקים גדולים ומסכות-פנים להגנה מפני גאזים וצנתה. או אז הסתבר כי בגלל האנגלית הלקויה שלו שידר רב החובל לנמל כי מצא 5 גופות בים והוא מבקש למסור אותן. אנשי הנמל, שהגיעו לאניה הרוסית הופתעו להיווכח

כי מדובר בחמש גופות חיות לגמרי. מאחר ולא היו ברשותנו כל מיסמכים, סרבו הקפריסאים לקבל אותנו והאניה הרוסית הוכרחה להתעכב יום שלם, עד שפקיד קפריסאי בכיר אישר את ירידתנו לחוף. באותו יום עמדה לעזוב את ליטסול אניית נוסעים תורכית בדרכה לחיפה ועליה עמדנו לעלות. אולם מש' נודע לרב החובל התורכי, כי לאף אחד מאתנו אין דרכון או מיסמך כלשהו, סרב לאפשר לנו להפליג באניות. 'אני לא רוצה צרות בחיפה?' — טען. לבסוף נמצאה דרך לצייד אותנו באישור קפריסאי, שהוריד מרב החובל התורכי את האחריות על זהותנו, והפלגתנו חזרה

הביתה נתאפשרה."

פגישה מקרית

אבל עוד לפני ההרפתקה הזו, באחת מחופשות החוף שלו, פוגש שמואל ניר את טומי מחברת אל ים — חבר ותיק ממבואות ים ומן השרות בחיל הים. "ניפגשנו במקרה ברחוב, דיבור פה, דיבור שם ואני מוצא עצמי במשרדי אל ים וכעבור זמן לא רב כקצין ראשון על האניה 'הר בשן'." כמו כל הותיקים גם שמואל ניר מדבר על תקופת אניות-הקרור בנימת געגועים.

עם הקצינים המשתלמים בעכו

שולחן ארוך, מכוסה שפעת סלטים, מאוכלס בקבוקי בירה ומשקאות קלים. מבעד לדלת המסעדה נשקפת היפה מנוף שוקה של עכו העתיקה. סביב השולחן הארוך מסבים קציני ים, העושים תקופת השתלמות במכון, במסגרת התקדמותם המקצועית. אנשי מכונה וסיפון לידם מסבים כמה מנציגי ההנהלה בחיפה.

להביע דעה לא רק על גבי טפסים ובאמצעות תכתובת רשמית. איש מהצד, המשקיף על היושבים ויודע את מקצועם ותפקידם, יכול להרשות לעצמו תחושה של קורת רוח: אלו הם בחירי הימאים שלנו ומראם החיוני צוני אינו מבייש את ה"פירמה"; מותו בהחלט לראות בהם את "מיטב הנוער"

מעיניקה הודמנות נוחה למיפגש שאינו נושא אופי רשמי, או סידורי. סתם שבת רעים גם יחד, במסגרת בלתי מחייבת, ארוחות-מיפגש אלו הפכו כבר למסורת באל-ים. שהותה של קבוצת קצינים בחוף, במרוכז ולתקופה ממושכת יחסית,



יושבים מימין לשמאל: אחרר ארמנד, סולטן מישל, ר"ח קושלביץ, רוזנשין אשר, מירב מרזכי, חכים אברהם, שחר גבריאלי, ר"ת הורוביץ, קנושי רולנד, לברון אלכסנדר.

שלנו — נוער שנולד כאן, בארץ הזו או בנכר והפך חלק אינטגרלי של הגוף האנושי והמקצועי.



אתה, "עובר" עליהם אחד אחד: שחר גבריאלי — בן 23. יליד מרוקו הגיע ארצה כילד בשנת 1956. בוגר ביו הספר הימי בעכו. התחיל את דרכ הימית בחברה להובלת פרי ולאליין הגיע ב-1976 כקצין מכונה שלישי. ענ סיום הקורס בעכו, בחודש יוני, ולאחר שיעמוד בבחינות, יהיה קצין שני. קנושי רולנד — בן 25, יליד הונגריה

המאפשרת שיחה חופשית, גלוית לב יותר. הודמנות כזו משמשת במה בלתי מתוחה להשמעת דעות ומשאלות. אף שהדברים נאמרים בהודמנויות כאלה אינם נושאים אופי של שיחה בין מעסיק למועסק, יש אווה שומעת, ולדברים בני אמרים יש משקל מצטבר. מוחלפת אינפורמציה, נשמעות קובלנות, שלחלקן ניתן פתרון מהיר יחסית. ויותר מכל — מתחזקת הרגשת השיתוף ובקרב המשתתפים גוברת התחושה כי אינם סתם שם ומספר סידורי במצבת כח האדם של חברת אל ים; מכירים אותם אישית, לא רק על הסיפון ובחדר המכונות, וניתן

אחת הבעיות הגדולות במערכת הינה הקורוויה המואצת במגדלי הקירור והינקוי במפוחים, הנובעת מהגז החם המכיל תחמוצת גפרית, וממי הים המשמשים לקירור. בדרך כלל מצופים החלקים הפנימיים של מיגדל הקירור בחומרים פלסטיים למניעת הקורוויה. הבקרה המרכזית של המערכת נמצאת בחדר הבקרה של חדר המכונות ויש לה גם מסופים בחדר המשאבות ובגשר האניה, כמו כן היא מכילה מערכת אועקה ועצירה אוטומטית למיקרים של שינוי בלחץ הגז המזורם. כמות המים המזורמת למחסום הסיפון ושינוי בכמות החמצן שבנו.



„לפני הארוחה ואחריה, החבר'ה שמעכו, בהפסקת אוכל ...

כל אלה מבלי לגרוע מן-הדברים החיוני-
ביים שבמוסד זה.

כמו מאלה שקדמו להם, גם הפעם אתה שומע דעות הטוענות כי יש לעשות רביזיה בתחומים מסויימים של המכון, בעיקר בדרך הלמידה והקניית החומר; אתה שומע טענות על מורים, שהם לכל הדעות אנשי מקצוע מעולים, ספוגים יידע רב, אך חסרים תכונות אלה ואחרות העושות את המורה מורה.

„הופכים אותנו לרובוטים ניבחנים, לקולטי חומר רב; אבל מבלי לחשוב מזה יקרה לכל החומר הזה שבוע לאחר שנצליח לעמוד במיבחן“ — אומר אחד הנוכחים.

ואחר קובל: „יש מקצועות במערכת הלימודים שלנו, שאין להם כל קשר ממשי למה שאנו צריכים לאחר מכן ליישם הלכה למעשה. על המקצועות האלה אפילו אין בוחנים אותנו. וכך מבוזבזות שעות יקרות, החסרות לנו במקצועות אחרים. וכשאנו באים בתלונות, על דברים אלה ואחרים, אומרים לנו: היפנו למשרד התחבורה. אלה הן ההנחיות הבאות משם.“

**

ים מגמת סיפון. עם סיום שרותו הצבאי, בשנת 1972, הצטרף לאל-ים בתור קדט והיום הוא לומד לקראת קבלת סמיכות כקצין ראשון.

אלחרר ארמנד — בן 30, יליד מרוקו, הגיע ארצה בשנת 1962. בשנת 1972 הצטרף לאל ים כקדט מכונה ועם סיום הקורס הוא יוסמך כקצין שני.

מירב מירדכי — בן 41, הוא ה„זקן“ בחבורה, טיפוס נמרץ, שופע סמכות וחוש הומור. הוא יליד תדרה ומילדות כבר החל משייט — במסגרת האגודות הימיות. הוא סיים את מבואות ים, שרת בחיל הים כחובל ומשך שנים אחדות שימש כמורה במבואות ים. בשנת 1974 הצטרף לאל ים בתור קצין שני (סיפון) ועתה הוא עומד בפני סיום הקורס במכון. שיעניק לו הסמכה כקצין ראשון.

**

ראשיתה של הטיחה סביב השולחן — העמוס סלאטים ומשקאות, ולאחר מכן דגים מטוגנים ובשרים משופדים — היא על המכון, שאת ספסליו חובשים הנוכחיים. כמו קודמיהם גם לאלה ביקורת על המכון — על מסגרות, שיטות וגישות —

הגיע ארצה כילד בשנת 1959. הוא חברו של שחר גבריאל ועבר מסלול כמעט זהה לזה של חברו. אף הוא הגיע לשרת באל-ים כקצין מכונה שלישי בקיץ 1976.

לבריו אלכס — הוא עולה מרוסיה, בן 27, נשוי פלוס אחד, שהגיע ארצה בשנת 1960. הוא בוגר מבואות ים, מגמת סיי פון-דייג. התחיל את דרכו בים בשנת 1971 ובתחילת 1977 הגיע לאל-ים כקצין שני. לאחר הפלגה אחת על מיכלית ירד לחבוש את ספסל הלימודים בעכו, כדי לזכות בתואר של קצין ראשון.

חכים אברהם — בן 27, יליד חיפה. בראשונה עלה לים ב-1974 כקדט מכונה, על אחת מאניות החברה שלנו. עתה, עם סיום הקורס והבהינות הוא יהיה קצין שני.

רוזנשיון אשר — בן 28, יליד תל אביב, בוגר מבואות ים בעכו. התחיל להפליג בשנת 1965. הועסק תקופה מסויימת, מ-1970, באל ים וחזר שוב לעבוד באניות החברה בשנת 1975 כקצין ראשון (פרמיט). עתה הוא עושה את ה„טיקט“.

סולטן מיטל — בן 26, יליד מרוקו, עלה ארצה בשנת 1962. בוגר מבואות



לכבוד

ר/ח א. הרבסט,
קברניט א.מ. „ערד“,

א.נ.

ברצוני לברככם על העבודה המטאורולוגית המצטיינת אשר נעשתה ונעשית על סיפון אניתך.

נוסף לתצפיות המטאורולוגיות, אשר נעשות בנאמנות ובמקצועיות גבוהה בכל אניה בה אתה משרת שנים, עלי לציין במיוחד ובהתפעלות גם את טיב המפות אשר הוכנו באניתך ע"י מר אניל סינג, בהיותו חובל שני, בעת הפלגותיכם בקרבת סופות טרופיות בסתיו 1976.

אין ספק שמפות אלה שמשו לך לעזר רב בעת תכנון הפלגותיך ובעת קבלת ההחלטות על שינוי כיוון ההפלגה, בקרבת סופות אלו, למען לא לסכן את אניתך.

את מפותיכם אלו העברתי למכון להכשרה ימית, כדי שישמשו כדוגמה לדורות הימאים הצעירים — כיצד רצוי להכין מפות מטארולוגיות.

אנו מודים לך ולכל קציניך על שתוף הפעולה המסור עמנו ומאחלים לכם הפלגות שקטות ופוריות גם בעתיד.

מ. מילר

מנהל המדור לפיקוח אניות,
השרות המטאורולוגי הישראלי



לפסי השביתה האחרונה בצי הסוהר. עננה קלה של מבוכה יורדת על פני הנוכחים. מתחמקים מהנושא. במפורש לא רוצים לדון בו.

„אתה רוצה לדעת את האמת, — אמר אחד לבסוף מהקצינים — אף אחד מאתנו אינו יודע על מה בדיוק היתה השביתה. המגע באותה תקופה בין האיגוד לבין הקצינים היה רופף, מבחינת העברת מידע. בקיצור, טוב שזה נגמר כבר.“

„אנחנו, הקצינים שלומדים במכון, היינו במצב הנוח ביותר, — מהיך אחד הנוכחים — באופן מעשי לא שבחנו. היינו בבחינת צופים מן הצד.“

„אתה רואה, — מעיר לו מישהו בבדיחות — לפעמים זה משתלם ללמוד...“

מביקורת על המכון בעכו גולשים לבעיות עבודה ובעיקר בעיית המשמעת באניות והיחסים שבין קצינים לדרוגים. מביאים לדוגמה „ציף קוק“ מטוים, שהתעלל בעובדים תחת ידו והתעמר גם באנשי האניה (מזה זמן שאינו מועסק יותר על ידי חברת אל ים), ומישהו מהנוכחים אומר: „אנחנו, הקצינים, צריכים ללמוד, להיבחן, לשוב וללמוד כדי להתקדם ולהוכיח עצמנו ראויים לדרגתנו ותפקידנו. או אולי יסביר לי מישהו, מדוע כללים מוצדקים אלה אינם חלים למשל, גם על טבח ראשי באניה? הפונקציה שהוא ממלא אינה מקצועית, אינה חשובה במערכת החיים באניה?“ קצין אחר קובל: „אין סמכות שתטיל מרות על אנשים. על האניות הישראליות משרתים כמה ימאים הידועים כעושי צרות מקצועיים. כשמגיע אחד כזה לאניה, יודעים כולם שיהיה שמח בדרך. והצרות, כמובן, מתחילות מיד. ובכל זאת מעלים את הטיפוסים האלה על האניות, נותנים להם הגנה מקצועית, מניחים להם להטיל אימה ואין מישהו שתהיה לו סמכות מוחלטת וסופית לסלק ימאי כזה ומיד. באל ים המצב מבחינה זו טוב יותר. מספר עושי הצרות המר פיעים על אניותינו הוא קטן יחסית, אבל

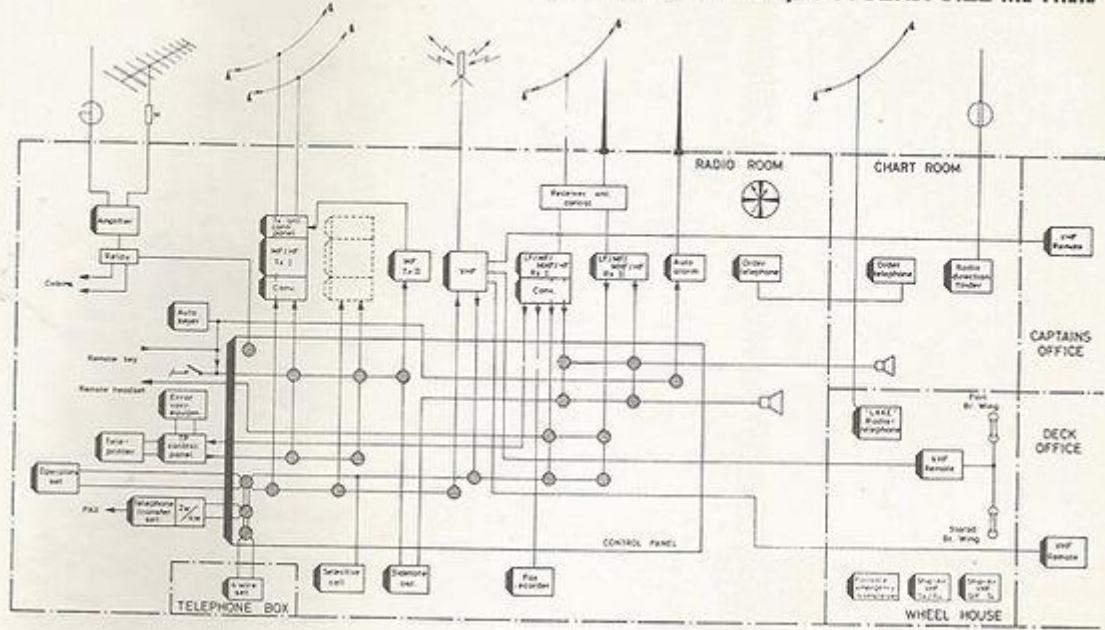
התופעה קיימת ויש לרש אותה.“ קצין אחר מעביר את השיחה לפסי השכר, או נכון יותר: לפער השכר בין דרוגים וקצינים. „כי זה פוגע ואותי זה מעליב שאני, בהפלגה מסויימת, מקבל 164 דולאר ואילו הנגב, באותה הפלגה, משתכר יותר מ-400 דולאר.“

אומר מרדכי מירב, המכונה מורי: „באחת ההפלגות האחרונות עבד על האניה מלח פשוט, בחור מצויין, בוגר תיכון, עם תעודת בגרות. ברור לכם שזה דבר די נדיר. שאלתי אותו מדוע אינו הולך ללמוד במכון בעכו, כדי שיוכל לקבל דרגת קצינות ולהתקדם. מה הוא השיב לי? „ציף, אתה באמת לא גורי מאלף. למה שאני אלך למכון, אלמד ואקבל דרגה? הרי בתור מלח אני מקבל 200 דולאר יותר ממך, אין לי אחריות, כשבאים לגמל אני יורד לכיף ואתה נשאר תקוע על האניה. או למה להיות קצין?“



מישהו מנסה להעביר את השיחה

ממה מורכבת תחנת רדיו קונבנציונלית של אוניה?



היתרים אלה הוצאו לאחרונה ע"י משרד התחבורה

קרן גיל — חובל ראשון א.מ., "הר כרמל"
 האפט עובל — חובל שני א.מ., "ערד"
 שקולניק אברהם — חובל שני א.מ.,
 "הר-כרמל"
 מור מוריס — חובל שני א.מ., "הר-סיני"
 יגרטן יוסף — חובל שלישי א.מ., "ערד"
 כהן דוד — השמלאי על אחת המיכליות
 בום אריה — מכונאי רביעי על אחת
 המיכליות
 לר/ח תמיר יצחק לקבלת פיקוד ראשון
 בחברתנו ברכות הצלחה.
 לר/ח גולן אהרון לקבלת פיקוד ראשון
 בחברתנו ברכות הצלחה.

מגדלון

מלכי סוב

גרויסר צפורה — להולדת הבת
 זיו טובי — להולדת הבת
 מוצניק יהודית — להולדת הבן
 ר/ח טמיר יצחק — להולדת הבת
 הרפו דן — להולדת הבת
 דהורי ניצן — להולדת הבת
 צור עמית — להולדת הבן
 הרס אלן — להולדת הבן

תעודות סמיכות

ארוש אברהם — חובל ראשון
 מועלם יחזקאל — חובל שלישי
 פינקל גרמורי — מכונאי שלישי
 משעולי אליהו — מכונאי שלישי





בכל שנה ובכל הזדמנות, בכל עת וללא מר י. רקנאטי מברך בטקס הענקת



רב השמנים

„שמחנו לשמוע שזוכית פרס האישי מטעם ועדת הבטיחות של צי הסוחר, כתחרות הבטיחות לשנת 1977. ידועה לך ודאי, גישתנו בנושא קידום תודעת הבטיחות בקרב ימאינו, ולפיכך, אנו גאים בזכיחך ושולחים לך את ברכי תינו, כה לחי...“



לאה ואילן כהן מוסרים הנביע לר/ח אדם הרבסט

פרס הבטיחות לצמיחות

פרסי הבטיחות 1977

מזה תקופה ארוכה שחברת אל-ים מובילה ראשונה בתחרות על פרסי הבטיחות בצי הסוחר הישראלי, ומזה שנים ש„הרסיני“ בפיקודם של ר/ח י. טמיר ולאחר מכן ר/ח שאקי מובילה ראשונה במסגרת אגודת החברה. אין ספק שעובדה זו, והעובדה ששבעה עשר ימאי אל-ים זכו בפרסים האישיים, מתוך תשעה עשר הפרסים שחולקו לכלל ימאי צי הסוחר, היא מקור גאווה לכולנו. הצוותים שבאגודת הזכות וגם הזוכים בפרסים האישיים ראויים להוקרה ולברכה.



הנביע שנתרם לזכר ר"ח דוד ניסן כהן ז"ל.



מה מטיפים, אם לא קיום מצוות הבטיחות. טיחות — בנוכחות שר העבודה מ. ברעם



מן "קוצר" פרס איש.

חוסר ניקיון וגיהות מינימליים. למרות זאת, החלטנו להמשיך בתחרות. ועדת הבטיחות החליטה להעניק אותות הוקרה לתשעה עשר ימאים, ושוב יש לציין ששבעה עשר מתוכם הינם עובדי חברת אל-ים, קצינים ודירוגים... להלן רשימת הזוכים:

כאשר אנו שוב באים ומצטטים — הפעם מתוך, דו"ח ועדת הבטיחות על תחרות הבטיחות 1977: "... בעת הביקורים באניות (במהלך התחרות), גילינו, שפרט לחברת אל-ים ואניות יוצאות דופן בחברות אחרות, חסרה תודעת הבטיחות, וקיים מצב של

הציטוט הנ"ל הינו קטע ממכתב שב"ימים אלה שיגרה הנהלת החברה לשבעה עשר מימאיה. שבעה עשר ימאים, ביניהם קבועים וביניהם כאלה שאינם קבועים, שתיידק" הבטיחות המסתובב באל-ים פגע גם בהם. נודה, שאנו חוטאים בשמץ של גאווה



מר רקנאטי מאתל לר/ח אדם הרבסט „המשיכו בדרך זו“



צופים בטקס גבי כהן שלזכר בעלה נתרם הנביע, גבי ברכה ומר א. ברכה.



ר"ח קושלביץ אריה מקבל פרס שלישי עבור אחת ממכליות החברה.

- אסידו שמעון
 (מלצר) א.מ. „ערד“
 אלמו דניאל
 (מלצר) א.מ. „תל-אביב“
 ארקאב עדי
 (מכונאי ראשון) א.מ. „ערד“
 בן שטרית מוריס
 (מלח כשיר) א.מ. „הר-כרמל“
 ברכה מרדכי
 (כלכל ראשי) א.מ. „הר-כרמל“
 דדי יעקב
 (חובל שני) א.מ. „הר-כרמל“
 וייס ארנסט
 (מלצר) א.מ. „תל-אביב“
 ויצמן אלי
 (רב שמנים) א.מ. „תל-אביב“
 ירקוני מרדכי
 (כלכל ראשי) א.מ. „תל-אביב“
 כהן גיל
 (מכונאי שלישי) א.מ. „הר-כרמל“
 לוסין לוקה
 (חשמלאי) א.מ. „ערד“
 מורד מנצור
 (נער מכונה) א.מ. „הר-כרמל“
 מוסוביץקי זאב
 (עובד מנוע) א.מ. „תל-אביב“
 סערון דוד
 (חובל שלישי) א.מ. „תל-אביב“
 פטריאנו אדולף
 (מלצר) א.מ. „תל-אביב“
 קרבלינק איליה
 (מכונאי שלישי) א.מ. „ערד“
 קורנל קוקו
 (מלח רגיל) א.מ. „הר-כרמל“

על אחת המיכליות שלנו, אומר הדו"ח: מיכלית זו של חברת אל-ים היא מיכלית ישנה יחסית שצוינה לשבח על שאביורי הבטיחות שלה נשמרו במצב תקין. על האניה „ערד“ אומר הדו"ח: „בפרס זכתה א.מ. „ערד“ של חברת אל-ים, אחת מאניות הצובר אשר היתה מעורבת בעבר בדליקת ענק. לאחר שי-פוצה מחדש בחלקי המגורים והמכונה צוידה באביורים לשמירה על כללי הבטיחות. האניה נמצאה ראויה לקבלת הפרס החדש, על שמירה מירבית של כל כללי הבטיחות והגיהות, כולל עירנות הצוות כבודדים וכצוות“.

ואילו על האניה „הרסיני“ אומר הדו"ח: „א.מ. „הרסיני“ של חברת אל-



המתחיל במצוות הבטיחות, מקבל את הגביע של „הריסוני“ הפעם לצמיחות.

ים, הינה אחת מהאניות הישנות של צי הסוחר שלנו, צויינה לשבח על שבמשך שבע שנים רצופות, למרות חילופי הפיקוד והצוות, הצליחו לשמור על מצב בטיחות תקין. כל האבירים הוחזקו לשמירת בטיחות בעבודה, ולכן הענקנו לאניה את הגביע ע"ש שר העבודה לצמיחות".

רב הובל דוד כהן ז"ל, היה מתגאה, ודאי, לראות את זרע הבטיחות, שורע, גובט ומכה שורשים. בעקשנות ובהתמדה של שנים, דחף ושכלל את הבטיחות, הפיץ ולימד תודעה בטיחותית בכל אניה ואניה ובסבלנות אין קץ השריש את הנושא.

משום כך, אך טבעי הוא, שהנהלת החברה החליטה להנציח את שמו ע"י תרומת גביע נודד ופרס כספי. בגביע זה, זכתה הפעם האניה „ערד“ ואילן כהן, בנו של דוד ז"ל מסרו לקברניטה בטקס צנוע שנערך, באניה, בעת ביקורה האחרון בוויפה.

מצילים ומתייכות

תכיר, זהו סמי. מציל מספר שניים שלי. עובדים כבר ביחד שלוש שנים. תראה איך הוא בנוי, תראה. מי שמשתגע עליו הכי הרבה, זה השוודיות והגרמניות. גם כן האמריקניות. אתה יודע איך קוראים אות לו? סמי מוקה. לכבוד הצבעי-עור שלו. כל יום מקבל יתני הזמנות לבוא לשוודיה, או לגרמניה. מתות עליו. איי פה?! הוא לא ילך מפה. איך אתה אומר, סמי? כל היפוטית יושבת על הובל שלה. ובל שלי זה פה, לא הולך מכאן. איך הוא מדבר אתן? מה הבעיות? מלה עברית, מלה אינגלית. אין בעיות. מה שהן מתעניינות זה לא ביטח של הדיבורים. באמת, מה הוא יכול לעשות? כשהוא עומד על החסקה מול הסמט, תופס זהו משולש ועושה תפוחים על הכתפיים, כל התיירות האלה מתחרטנות על המקום...

איוה בני-אדם! אתה אומר להם ללכת ימינה, הולכים דווקא שמאלה. לעיבור ימינה! ימינה! כולם ימינה! אתה שם, עם הבגדים פיוזמה! לא שמעת ימינה?!

בחיי, מתים אלה לטבוע. ותיקה את המלה שלי. פה לטבוע זה לא הכיף הכי גדול בחיים שלך. פה אתה גם טובע, גם אוכל — תסלח לי על הביטוי — גם אוכל הרא. אם יש פה הרא? יותר תשאל

אדוני! אני נולדתי עם היס. אבא שלי היה ימאי עוד מהתקופה שהאניות היו מעץ והימאים מברזל. בגיל שנתיים זרק אותי אבא שלי לים, אמר: או שתשחה, או שתטבע. עובדה, שחיתי. בגיל 14 כבר הייתי על ספינת דייג. בגיל 16 התחלתי להפליג על אניות. עליתי על אניית טרמפ. הסתובבנו בכל העולם. לקח שנה וחצי עד שראיתי שוב את החור פים של הארץ. יצאתי ילד, חזרתי גבון. אחר כך היה לי סיכסוך קטן עם ה„בוסן“. הגענו לאמסטרדם, נתנו לי כרטיס טיסה ואמרו: תיסע בי שלום ולא להתראות יותר... האללו! לעבור ימינה! הגברת עם הכובע הצהוב, ימינה! סלאמתו של מיקרופון. בקיץ שעבר עוד היינו צועקים עם הגרון על המתרחצים... טייב, באתי ארצה מאמסטרדם. כל האניות שמו לי דגל שחור. לא רוצים צרות אתך, אמרו לי. לא רוצים אותי, לא צריך. אז הלכתי לקורס מצילים. קיבלתי מוסמך בהצלחה. מתגעגע קצת לאניות ולחבר'ה. אבל מה לעשות, כל אחד הילך על הכביש של הגורל שלו.



ר"ח סמיר יצחק מקבל את הנביע לצמיתות עבור האניה הר סיני.

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF "EL YAM"

No. 59

Summer 1977

Printed in Israel