

חורף 78



עמון לימאי ועובדי "אל-ים" • גלגון מס' 61 • חורף תשל"ח • ינואר 1978

יום
אל
ים

המיכלית החדשה

היא צפה ללא נוע מול חומה של אשקלון, שואבת לקרבה ללא כל שאון כמויות אדירות של נפט מהצינור התת-ימי. לכשיתמלאו 15 המיכלים שלה — היא תרים עוגן ותפליג לדרכה. בינתיים היא צפה לה דוממת ונראית כמו אי גדול. ככל שאתה קרב אליה, אתה מתחיל להבחין בממדיה האמיתיים. אבל רק כשאתה עולה באיך-סוף המדרגות של ה"גאנגוויי" שלה, אתה חש בגובהה הממשי, ורק כשאתה משקיף ממיבנה המגורים שלה לעבר חרטומה, אתה מתרשם מאורכה ומרוחב משטחה העליון.

אכן, דבר ענק, שממדיו החזותיים מעלים על פניך ארשת של פליאה. פעם, כשהיינו על סיפונה של האניה "הר-אדיר", סברנו כי כלי השיט גדול ממנה הוא בבחינת "בלתי-אפשרי". המיכלית החדשה גימדה בעינינו את זכרונות אלו. תה אניית-ענק, ששוב אין ימאינו פחדים את סיפונה.

265 מטרים ומשהו — זהו אורכה של המיכלית המבהיקה בהדישתה ונקיונה. 44 מטרים — זהו רוחבו של כלי השיט הזה, ש-27 ימאים מאיישים ומפעילים אותו.

"אהותה" של מיכלית זו משרתת אף היא ב"אליים". אלא שזו, הגם שממדיה והים, יתרונה במספר מערכות חדישות

קטנות.

מי שידוע על חידושי הבטיחות המאפיינים מיכלית זו, חש עצמו הרבה יותר בטוח ברגע שנוגעות רגליו בספונה. גו אינרטי שמייצרים הדוודים מוחדר בצורה מבוקרת אל תוך מיכליה במשך כל שלבי המסע, דבר, הגורם לאטמוספירה שבתוך המיכל להיות עניה כחמצן שהיה עלול לפרנס פיצוצים ואש בלתי רצויה.

חידושי נוסף, הממטרות הקבועות בתוך המיכלים רוחצות את המיכלים אוטומטית בזמן הפריקה.

הממטרות מתזות בעוצמה רבה את הדלק עצמו שבאותו זמן נפרק מהאניה, בעוד שמיכליות רגילות משתמשות ל- צורך ההתזה במי ים מחוממים, דבר הגוזל זמן (מאחר שאי אפשר לעשותו בזמן הפריקה) וגורם להחלדת המיכלים ומגברים את סכנת זיהום הים (כי הרי יש להפטר ממים מלוכלכים אלה).

האניה הזו היא כמובן, אוטומטית ודי ב-27 אנשי צוותה (ואף פחות מזה) כדי לתפעלה ביעילות ולשרת את הצרכים התחוקתיים ואת האנשים המצויים בה.

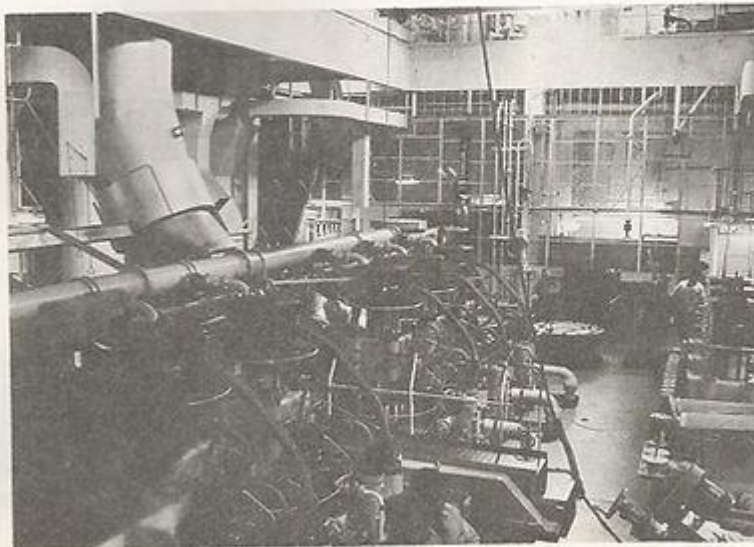
נשר בשמים ובית חרושת כמרתף

גבוה-גבוה, "קרוב לשמים", נמצא גשר הפיקוד, שהוא אולם רחב ידיים, נקי ומסודר, ממנו ניתן להפעיל ישירות אוטומטית את המכונות. אין צילצולים הנשלחים אל המכונאים, אין קולות פקודות, הכל בלחיצות כפתור ובמסוטים קטנים. מכאן ניתן להפעיל את המנוע אוטומטית בכל התהליכים שלו. כאן הוא "חדר המלחמה" של רב החובל זאב תי-רוש, שעבר תהליכי פיקוד שונים בחברת אל ים, עד שקיבל לידיו את הפיקוד על "הענקית" הזו.

על חדר המכונות פיקד בעת ביקורנו המכונאי הראשי אריה פלריה, זאב ים ותיק, שרכש נסיון בסוג זה של מכונות עוד בשנותיו שנים מספר במפעל המרכיב

אוטומטיה ובטיחות

בעלותך לסיפונה של המיכלית החדשה כובש את מבטך סיפון ענקי, צבוע בירוק-בהיר, בצבע "אפוקסי", ולגבי הימאים פרוש הדבר שכמעט אין "ציי-פינג". אתה יכול להבחין במנגנונים של המיתקנים האוטומטיים לשיטפת המיכלים ופרוש הדבר, למי שידוע מה קורה על מיכליות אחרות — אין צורך עוד לשאת את מיתקני השיטפה ממיכל ל-מיכל, אין צורך לגרור צנרת כבדה, נחסכת הרבה עבודה מפרכת. לא רואים על הסיפון את המנופים הגדולים. במי קום אלה קיימות ידיות הידראוליות



חלק מחדר המכונות של המיכלית



להיות טבה באניה

„אתה יכול להיות טבה בינלאומי, לעבור את כל הקורסים בשוויץ, לקבל את כל התעודות הכי יפות, אבל באניה לא תהיה שווה חצי גרוש, אם לא תדע מה זה ימאים ומה הם צריכים. הימאי הרגיל לא מתרגש ממאכלים מתוחכמים.

„רציתי לחסוך כסף. ידעתי שאף אחד בעולם לא יעזור לי להתבסס בחיים. אמרו לי שבים אפשר לחסוך הרבה כסף, אם עובדים קשה ולא מבזבזים יותר מדי. כשהחלטתי לעלות לאניה היו יותר מועמדים מאשר מקומות. הסכמתי להתחיל לעבוד כגלייבוי, למרות שהייתי מלצר מוסמך. כעבור כמה זמן נתנו לי להיות מלצר. עבדתי שבע שנים במלצר-רות והחלטתי שזה לא עתיד. הלכתי לקורס טבחנות על חשבונך. חזרתי לים כטבח שני. כעבור כמה זמן עברתי לאל-ים. אחרי כמה הפלגות הציעו לי קביעות והסכמתי. יום אחד ירד הטבח הראשון מהמיכלית שעבדתי בה. הוא עשה את זה ממש לפני ההפלגה ולא היה כבר זמן להביא מחליף. שאלו אותי אם אסתדר בעצמי. אמרתי: אין בעיות. זה היה בי-תחילת 1974. הפלגנו ומבחינת המטבח לא היו כל בעיות. עוד באותה הפלגה המליץ עלי רב החובל לצ'יף-קוק. הי המלצה שלו התקבלה ומאו אני בתפקיד הזה.

„יש לי סיפוק מהעבודה, בפרט כשאני יודע שהצוות מבסוט ממני. אני דואג שהחבר'ה ירגישו אצלי כמו בבית. אני מתחשב בשיגעונות שלהם יותר מאשר אני מתחשב בשיגעונות שלי. זה כל הי סוד שלי.“

רוברט קרוכמל, נשוי ואב לשניים, טבח בחלקו. „אל ים חברה טובה, הוא אומר, יש אל מי לפנות ותמיד שומעים אותך. אני רואה את העתיד שלי בים. השלמתי עם כל החסרונות שבעבודה בים וזה לא קשה אם אתה זוכר את הי חסרונות שיש בעבודה ביבשה.“

הוא רוצה את האוכל שהוא רגיל אליו. הוא רוצה שיתחשבו בטעם שלו, הוא רוצה יחס. האניה זה הבית של הימאי והטבח צריך לתת לו הרגשה שהוא כמו בבית. כשהימאי בא מהעבודה עייף, לפעמים גם מעוֹבָן, אתה מוכרח להתחשב בו. אם הוא רוצה עגבניה, תן לו עגבניה, למרות שזה לא בתפריט שלך. יש כמה טבחים עם פרינציפלים, שלא מבינים את זה. אני אומר להם, כשאנחנו נפגשים; חברה תעזבו את הפרנציפלים שלכם. בגלל עגבניה אחת קטנה אחס יכולים להרוס את היחסים שלכם עם כל אנשי הצוות. אם ימאי לא רוצה בארוחה אחת לאכול בטר ומבקש במקום זה חביתה, תנו לו. על התעקשות. זה בסדר הכל הבית של הי ימאי ואין לו מקום אחר ללכת לאכול ים. מצד שני אסור בטום אופן להפוך את הדר האוכל למסעדה אלא-קארט. כמו בכל דבר, גם בישוח הזה צריך למי צוא את שבייל הזהב.“

נאומו של ה"צ'יף-קוק" רוברט קרוכמל וחכמת החיים שלו. ואם תרצו — המאפיינים שלו, העושים אותו ל"פרסונל גראטה" בכל אניה בה הוא משרת כטבח. רוברט קרוכמל הוא גבר המתקרב לשינות הארבעים שלו. הוא נולד בבגליה שבועות מספר לפני שפרצה מלחמת העולם השנייה. אביו היה ימאי שניספה בים בעת המלחמה. כשפרצה המלחמה הפקדה אותו אמו במישפחה נוצרית ונבילטה מבגליה. אחרי המלחמה הוכנס למוסד של עליית-הנוער ובגיל 10 הורעלה ארצה. את שרותו הצבאי עשה בי-היל האויר. אחר כך עבד בחקלאות, עבר קורס למלצרות וב-1961 נתקבל כמלצר בחברת צ"ם.

מנועים אלה.

חדר המכונות שבמרתפי המיכלית נראה כמו בית חרושת גדול שלא מייצר מאומה, לבד חום כח ושארן עמום. לבו של הדר מכונות זה הוא מנוי „בומיס" טרי וויץ, בעל טבע בוכנות המסיע את המיכלית במהירות של כ-15 קשר.

את „לשכת הפיקוד" של הדר המכונות אייש בעת ביקורנו המכונאי הראשון דני נובק, שהתחיל את הקריירה שלו באליים ולא ירחק היום בו יהיה מכונאי ראשי „לשכת" זו, שמבעד לחלונות הנוכחית שלה רואים את מרבית הדר המכונות, אטומה לרעשים ומטונגת אויר. כולה לוי חות-פיקוד ושעונים ואמצעי קשר. מאחר והאניה אוטומטית אין „לשכת" זו (בדומה לחדר המכונות בכלל) מאוייטת לאחר יום העבודה הרגיל. אין מיטמרות. במקרה של תקלה כלשהי באחת מחוליות המערכת הגדולה של הדר המכונות, מוזעק המכונאי התורן על ידי בקרה אוטומטית, אותה ניתן לכוון לתאו של המכונאי, או למקומות ציבוריים שונים שברחבי אוור המגורים.

הנאים בשיפורים לצוות

„אנו מתגוררים כאן, למעשה במלון ברמה של ארבעה כוכבים" — מתלוצץ אחד מימאי המיכלית.

אכן, אמצעים רבים הוטקעו בהענקת נוחות לצוות. לרב החובל יש „סוויטה" רחבת ידיים, הכוללת טרקלין גדול, משרד, חדר שינה ואגף שירותים. לכל ימאי חדר מגורים נפרד. לדרגים — שירותים מיטרי תפים לכל שני תאים. לבעלי דרגות — שירותים ללא „שותפים". מאחר והאניה מתפילה לעצמה מים בכמות של 30 טון ביום, אין צורך לחסוך במצרך זה ושיטיפת האסלות בחדרי השירות נעשית — שלא כמו באניות אחרות — במים מתוקים, דבר הנותן את רייטונו ברמת הנקיז וכן בבילאי כיקטן של מערכת הצינורות. בכל תא כצוי מקרה, לרשות הצוות עומד חדר נופש וכן „גיטנסיום" לחילוץ עצמות רי-היירת הכוטה. המטבח מבהיק בנקיונו, מצויד בכל האמצעים ההדוריים הדרושים להפעלה תקינה ונקייה.

אניה טובה, טובה מאוד — אומר לנו ה"פוטסיפאן" שהחל את עבודתו באל-ים לפני 15 שנה בתפקיד זוטר, וזוהי דעתם של כל המיטרתים על ימי-כלית זו.



זרקור על...

**מכונאי ראשון
יהודה לבקוביץ**



מנקודת השקפתו של מכונאי היתה זו אניה גרועה. המכונות שלה היו מוזנחות וקשה מאוד היה לתחזק אותן. כדי להתגבר על גודש הבעיות העניקו לה צוות מכונאים מתוגבר, מעל התקן המקובל. עבדנו קשה ובהדרגה הצלחנו להתגבר על הבעיות. מאניה גרועה היא הפכה לאניה טובה ומבוקשת. היא הפליגה בי קווים מענינים, פקדה הרבה נמלים ושיחה פרקי זמן ממושכים בכל נמל. תוך כדי שרות על אניה זו חזרתי לארץ וי למדתי בעכו לקבלת הסמכה של קצין שני. לאחר מכן חזרתי לעכו לקראת הסמכה לקצין ראשון. את התקופה הזו ניצלתי גם כדי להינשא. השבתו או לעי זוב את הים ולהמשיך בלימודים בטכניון, אולם שיקולים כלכליים הכריעו את הכף. ידעתי שרק בעבודה בים אצליח לחסוך ולהתבסס. חזרתי ל"הר-בוקר" כקצין ראשון ואז, בעצם, נגמלה בלבי ההחלטה הסופית לוותר על לימודים בטכניון וי לקשור את גורלי עם הים.

ה"טיקט" של מכונאי ראשון יהודה לבקוביץ הוא משולב — לקיטור ולדיוול — ולא רבים המכונאים המהזיקים בי כיסם "יתרון" מעין זה. מרבית הפלגותיו, מאז התחתן, הן בקו אילת. מרבית הזמן הפליגה עמו אשתו. לאחר שנולד בנם הראשון, חזרה להפליג אתו, יחד עם ילדם.

זהו קו רווחי מאוד, — מחייך יהודה לבקוביץ, הנחשב בחברה כמכונאי מעוי לה וכימאי שקט ומסור — וכשאתה מפליג בו עם המשפחה האפשרות לחסוך סכומים משמעותיים היא רבה. אחרי הפלגות של חמש שנים באניות טרמפ, כשהייתי עוד רווק, הסתכמו כל החסכונות שלי ב־120 דולאר. היום, כל מה שיש לי, הוא תור צאה של שינוי הגישה. הדירה, הרכב וכל השאר הם ממה שהרווחתי וחסכתי בהפלגות בקו אילת. זהו אולי קו משעי מס, אך יש לו הרבה יתרונות, מלבד השכר. רואים יותר את המשפחה והסך הכל מפליגים כשבעה חודשים בשנה. את שאר מכלים בבית בחופשות למינותן. יהודה לבקוביץ אינו מצטער על שב־חר בימאות כדרך חיים, על אף כל הי קשיים והחסרונות שמונים במקצוע זה. "הבל מאוד, — הוא אומר — שעדיין לא הצליחו לפתור את בעיית המנסיה המוסדמת לימאים. אילו היתה פוחיה

בימים אלה ניתנה למכונאי ראשון יהודה לבקוביץ סיכת זהב, המוענקת לאלה מבין הימאים המשרתים 10 שנים בחברה. יהודה לבקוביץ הוא גבר בן 30, שהגיע ארצה מרומניה בהיותו בן 3. משפחתו השתקעה באשקלון ועל אף הקרבה הפיזית לים ולמרות שהיה בונה עם חבריו סירות לשייט, לא חשב על ימאות כמקצוע ובקריירה.

עובדה זו הכריעה אצלי את הכף, — מחייך היום יהודה לבקוביץ — החלטתי לנסות את המקצוע הזה שקוראים לו ימאות. חברת "אל ים" קיימה קשר עם ימאים בפורטנציה ובקרב החברה נחשבה כמקום עבודה טוב. אמרו שהיחס האישי למשרתים בחברה הוא טוב יותר מאשר בחברות ספנות אחרות וכי סיכויי הקריירה גדולים יותר. מרביתם של אלה שהשתחררו יחד אחי פנו או לחברת אל-ים. פיזרו אותנו בין האניות השונות. לאל ים היו או יחסית אניות רבות. הי מבהר היה גדול. אותי העלו על "ערד" כתפקיד של קצין רביעי. אחרי הפלגה אחת לארה"ב הטיסו אותי לאנגליה, יחד עם הצוות שנועד לקבל שם את האניה החדשה, "הריאדיר". הפלגתי עליה 16 חודשים רצופים וביקרתי בחלקי עולם שונים. האניה היתה טובה ונוחה. הקווים היו מעניינים. היתה זו אניה אוטומטית ראשונה בצי שלנו והיה מה ללמוד. היי תי רווק והניתוק הממושך מהארץ לא העיק עלי. תוך כדי הפלגה על אניה זו קיבלתי קצין שלישי. כמה פעמים הציעו לי לעבור לאניות המפלגות בקווים קבועים, אבל אני העדפתי את הטרמפ.

אחרי 16 חודשים חזרתי ארצה, — ממשיך יהודה לבקוביץ — ומקץ חופשה שלחו אותי ל"הר-בוקר". כשהגעתי אליה כמעט ולא היו עליה ימאים ישראלים.

כשהלכתי לעכו ללמוד מכונאות בבית הספר לקציני ים, לא ראיתי בימאות את עתיד. מרבית בני המחזור שלי דמו לי בכך, — מספר יהודה לבקוביץ — היו או שני בתי ספר טכניים מעולים בארץ ובית הספר בעכו היה אחד מהם. רובנו באנו לעכו כדי לרכוש מקצוע ולא כדי לשרת על אניה. מהכנה שלי בבית הי ספר באשקלון הלכו לעכו, מלבדי, עוד ארבעה נערים. כיום, אחד מהם רופא, שני מהנדס חשמל ושנים אחרים משרתים בצבא-הקבע. במחזור שלנו בעכו, במגמת מכונאות, היו ארבעים תלמידים. עד כמה שידוע לי, אני בלבד מכל המחזור משרת עדיין באניה. במחזור שקדם לנו התמונה דומה. תוך כדי לימודים בעכו לא גיבשתי לי החלטה ברורה בקשר לי עתיד. חשבתי אם ללכת לים, או לפנות לטכניון להמשיך הלימודים. אבל היות שלפני כן צריך היה ללכת לצבא, ראיתי בכך פסק זמן מועיל.

יהודה לבקוביץ התגייס לחיל הים, שרת על טרפדת. הוא היה חייל מצטיין ובאחד מימי העצמאות נתקבל, יחד עם חיילים מצטיינים אחרים, אצל נשיא המדינה. הוא עמד להשתחרר משרותו בצבא כאשר פרצה מלחמת ששת הימים. גם כשנסתיימה המלחמה נדחו השיחרוריים לתקופת מה, אולם אלה אשר אמורים היו לעבור לצי הסוחר, שוחררו בכל

באגף המערבי של משרדי אל ים בחיפה שוכנת המחלקה הטכנית של החברה, אותה מאיישים האנשים האחראים מטעם החברה על חדרי המכונה של כלי השייט שלה. מחלקה זו ממונה, למעשה, על תפעול נכון ויעיל של חדרי המכונות, וחדר המכונות הריהו לבה של כל אניה. המחלקה מבצעת את ההשגחה על התיקונים השוטפים שנוקק לה כלי השייט ועל הטיפול הכרוך בהספנות המבוצעות מפקידה לפקידה. כאן בודקים את ההזמנות שמוציאות הסמינות לחלפים וציוד שוטף, מאשרים את ההזמנות ומעבירים אותן לביצוע לידי מחלקת האספקה. מכאן עוקבים אחרי המלאי והתנועה של חלקי החילוף, עוזרים ומייעצים למכונאים הראשיים ולרבי החובלים בתכנון אחזקת כלי השייט שלהם ובמערכת הטיפוליים הנדרשת.

עמיתו ושותפו לניהול המחלקה, משה מנור, הוא יליד המושבה פרדס חנה, בר גר בית הספר הימי שהיה ליד הטכניון בחיפה. הוא הצטרף לאליים עוד בשנת 1953 והפליג כקדט-מכונות על "תל-אביב" הישנה. כשנה תמימה סובבה ה-אניה בהפלגות נוד בים השונים. כש-חזרה לחיפה היה כבר משה מנור כבן 18 ודרגתו... מכונאי המישי. לאחר שרותו הצבאי (בחיל הים) הוא שב לחברת אל ים. ב-1964 הוא זוכה בסמיכות של מכו-נאי ראשי ובשנת 1966 הוא מתמנה כ-מפקח.

אניות החברה מחולקות מבחינת האח-ריות הישירה בין שני המפקחים, ובהגיע אניה זו ואחרת ארצה יורד כל אחד מהם ל"אניה שלו". כאשר אחד מן הש-נים נמצא בחו"ל, כמובן שאין חלוקה זו תופשת. "לא משאירים אניה בלי אבא, — מתלוצץ אהוד למדני — אם האבא החוקי איננו, מחליף אותו המאהב"... שני המפקחים חייבים לפעול עם ה-אצבע על הדופק של האניות, להכיר אותן ואת "שגעונותיהן", לשמור שרמת תהוותן וכוסר תפעולן לא יירדו. שכל אחת מן האניות תעבורנה ותעמודנה ב-בדיקות המחוייבות על פי החוק והתק-נים. בד בבד הם חייבים להוסיף דעת בתחומי המקצוע, לעקוב אחרי הידושים ולהתעדכן תיאורטית ומעשית בחידושים המקצועיים.

אלה "שמכירים את עבודתם מקרוב מעידים כי השנים הם "סוסי מלחמה" מעולים, מומחים בפתרון מהיר של ב-עיות קריטיות, היודעים להאציל מנסיונם וכוסרם המקצועי עמיתיהם שבאניות.

המכונאים הראשיים של האניות כפו-פים למחלקה הזו, לה הם מדווחים על מהלך העבודה בחדר המכונות, על מצבן של מערכות המכונה וכל הקשור בה. בהגיע אניה לנמל הבית יורד אליה אחד משיני מנהלי המחלקה. הוא מקבל דוח תפעולי, מתאם תיקונים אם אלה נדרשים, בוחן את הבדיקות השיגרתיות וטיפולי המנע, מייעץ ומסייע בכל בעייה שלא ניתנת לפתרון בתחום האניה. המ-פקח קובע אילו תיקונים דרושים יבוצעו בידי צוות המכונה ואילו מהם יועברו לתיקון בבתי מלאכה בחוף. למפקחים יש גם מעורבות מסויימת בבעיות צוות המכונה, בעיקר במה שקשור להיבט המקצועי.

שני המפקחים הם אהוד למדני, ומשה מנור. הותיק בים והמבוגר שבשנים הוא אהוד למדני, יליד חיפה ובוגר בית הספר המקצועי שהיה בה. שהתחיל את הקרי-יירה הימית שלו בשלהי 1944 כמלח מתחיל על מיכלית נורבגית, בתקופה שיטאי עברי היה עדיין חזיון נדיר למדי באניה נורבגית אחרת הוא זוכה לקידום מקצועי — לאחר "טרות בן חצי שנה בתור מכונן, הוא זוכה לדרגת מכונאי-צוער. עם הקמתה של חברת השייט ה-לאומית הוא עובר לשרת על אניות יש-ראליות ועד מהרה הוא מגיע לדרגת מ-כונאי ראשי. ב-1957 הוא מצטרף לאל-ים, הונד את הפלגת-הבתולין של "הר-כנען" וב-1961 הוא מתמנה למפקח ה-טכני של החברה. בתפקיד זה הוא מחזיק עד עצם היום הזה.



נא להכיר אהוד למדני ומשה מנור- מפקחי מכונה

כוקדת היתה נהירה גדולה יותר לים ונשירה קטנה יותר מינו, ובסופו של השבון היו חברות הספנות יוצאות נשכ-רות נכד. כי שמישרת בצבא הקבע יודע "אחרי כד וכד שנות טרות ובהגיעו לגיל ארבעים פלוס, הוא יוצא לפנסיה עם שכר הודשי מתקבל על הדעת. וידוע שהיי היכאי הרבה יותר קשים ומסובכים מחייו של קצין צבא. או מדוע שקצין ים לא יהנה מאותה זכות כמו קצין בצבא?



ארוחה סינית

עם „תלמידי“ עכו

המסורת נמשכת: ארוחת מיפגש עם קצינים השוהים בחוף לצורך לימודים ובחינות קדום בדרגה. ושוב הזדמנות נאה למיפגש בין אנשי הים ואנשי המשד, במסגרת נינוחה, יותר חברתית מאשר עיסקית.

אני נפגש כאן עם מכונאים שיום אחד כשאני אחיה רב חובל, אחד מהם יהיה באניה שלי מכונאי ראשי. כאן, ליד ה"שולחן הזה, נוצר בינינו קשר הידברות שיועיל לנו ויקל עלינו בעתיד."

בקורס לרבי חובלים משתתפים (ומי סבים לשולחן במסעדה הסינית הזו) דני הרפו, ג'ורג' ילין, דרורי ניצן ומרדכי מירב, הנזכר לעיל.

דני הרפו, ילין רומניה הוא בוגר בית הספר לקציני ים בעכו, שהצטרף לאל"ים לאחר שסיים את שרותו הצבאי. לפרק זמן עזב את החברה ולאחר מכן את העבודה ביס. לפני שנה ורבע חזר לים וזמנית לאל"ים כקצין ראשון. אחרי

שנת 1974 כקצין שני (סיפון). במיפגש האחרון השתתף כמו שעומד לגשת לבי"חינות הסמכה לקצין ראשון. הפעם הוא עומד לעבור בחינות כרבי-חובל. מורי מחייב מאוד את הפגישות הללו: „תביט, בסך הכל לכל אחד מאתנו יש מספיק כסף כדי לקנות לעצמו ארוחה סינית כזו ואפילו משובחת יותר. אבל היזמה הזו של חברת אל ים מציינת גישה נכונה. נוצר כאן מיפגש מעניין ביותר, לאורי דוקא בין ימאים ואנשי המשד בחוף, אלא דווקא בין הימאים לבין עצמם. הנת,

הפעם נתקיימה הפגישה בשעות הערב, תחת קורתה של מסעדה סינית חיפאית. הפעם לא הימאים בגפם, אלא עם נשוי תיהם. וכך גם אנשי החוף.

בין הימאים-תלמידים אתה פוגש כא"ל שהשתתפו בפגישות דומות קודמות, כשהיו עדיין זוטרם-יתסית; ואילו הפעם הם לומדים לקראת הדרגה הבכירה שבי מקצועם.

כזהו, למשל, מרדכי מירב, המכונה מורי, בן הדרה, ששימש שנים אחדות כמורה במבואות-ים ולאלי"ם הצטרף ב-



„תלמידי“ עכו ואנשי החברה עם כנות זונט מסובים ליד השולחן



ג'ראסי עאווני הוא יליד נצרת, חרט ומכונאי. ב-1966, הייתי או כבר בן 25, קראתי מודעה בעתון המציעה לצעירים להצטרף לצי המסחרי בתור מכונאים. עברתי בחינות וקיבלו אותי לקורס צף על האניה 'מצדה'. אחרי הקורס, שנמשך 10 חודשים, הלכתי לעכו לקורס של קציני ני מכונה שלישיים. ב-1967 התקבלתי באלים והעלו אותי על 'הריגלעה'. עזרתי את הים למשך שלוש שנים ולפני ארבע שנים בערך חזרתי שוב. לאלים, כמוכן, לאחרונה הפלגתי בתור שני. אני מקווה לחזור להפלגה בתור ראשון." ברכתנו לכולם — עלו והצלחה.

מאניות החברה, כשעה שהיינו במפרץ ביסקאיה סער הים כהוגן ואני הרביתי להקיא. המדריך הגיע למסקנה שאני לא מתאים לים. עברתי לציים ושם הפלגתי כנגב וכמוטורמאן. אחר כך קיבלתי דרי גת רביעי וטליטי. עובתי את הים לתקופת מה ואחרי-כך הגעתי להסכם עם אל-ים שאם יתנו לי האפשרות לעבור קורס לקצין שני, אצטרף לחברה. נתנו לי. עברתי את הבחינות בהצלחה. הפלגתי עכשיו אני בקורס לראשון. אני מקווה לעבור אותו בהצלחה. ואו,בראשית חודש פברואר, כבר אהיה קצין ראשון ואשוב להפליג."

10 חודשי הפלגה ירד כרו לעבור את הקורס ואת הבחינות לרבי-חובל. הקורס עזר מד להסתיים בתחילת חודש מארס. אגב, רעייתו של דני היא בתו של קלמן פולק, מכונאי ראשי ותיק באל ים.

ג'ורג' ילין הוא יליד ארגנטינה, שעלה ארצה לפני 14 שנה ובא עם משפחתו לקיבוץ יגור. הפעם הראשונה בחייו הפי ליג כאשר עלה באניה שהביאה אותו ארצה. כשהתליט לעזוב את הקיבוץ, פנה ללשכת העבודה של הימאים בחיפה. אמרו לו שם שעם השכלה כמו שלי אני יכול להיות קצין ימי ושעלי לפנות למשרד התחבורה. עברתי בחינות. היפנו אותי לאלים וב-1968 עליתי על ה'נבו' להשתתף בקורס צף. ככה התחלתי."

דרורי ניצן הוא בן למשפחת ימאים, אביו ודודיו שרתו בים. אביו התנגד ש'בנו יקטור את גורלו עם הים. אחד הדודים דים תמך תמיכה מאסיבית. דרורי התעקש. ועובדה — הוא ימאי. לאחר שסיים את בית הספר הימי בעכו הצטרף לאלים ים (1968) כקרט ולאחר שסיים את שירותו הצבאי חזר לאלים, התקדם בסולם הדרגות ועתה הוא מגיע אל השלב העליון. מבין המתכוננים לקבל סמיכות כמכור נאים ראשונים השתתפו בארוחה שנים: מנשה זמיר וג'ראסי עאווני.

מנשה זמיר התחיל את שירותו בים באלים ברגל שמאל: בשנת 1966 השי' תתף בקורס צף (מגמת מכונה) על אחת



זה היה... לפני 15 שנה

מגדרון



רב חובל איבן רדן

גם בשנת 1961 שמרו אגרות אל-ים על מקום הבכורה המסורתי באספקת ה- אינפורמציה הטובה ביותר וצויינו לשבח האגרות הר גלבוע והר תבור ורבי חובל לים שלהן זכו בפרסים מטעם השרות. חברת אל ים פרסמה את הברכה הבאה: „הברת אל ים שמחה לברך את קברי נישית יהודה ל. שטארק וג'ורג' נויגברון על זכיותם בפרס המוענק מטעם השרות המטאורולוגי“.

הגדולה ביותר — "תל-אביב"

הגדולה בספינות אל ים היא א/מ תל-אביב, שנמסרה לידי החברה בסוף פברואר 1963 ויצאה כעבור ימים מספר להפלגת הבכורה שלה מנמל המבורג בדרכה אל אחד מנמלי הגולף. "תל-אביב" היא אנית הצובר הישראלית הי גדולה ביותר ובבנייתה הושקעו כל המאמצים להקנות את מירב הנוחות ו- הרגשת הבית לאנשי הצוות. רב חובלה של "תל-אביב" הוא יהודה ל. שטארק. חובל ראשון — יצחק הרזי- מין. מכונאי שני — שמואל ממן.

מניינים וברכות

לרבי-חובל אריה קרעלביץ — לקבלת הפיקוד על "הרי-כרמל".
למרבכי שרטן — עם קבלת הסמיכות כמכונאי ראשון.

ה, זרקור" הראשון של גליון מס' 1 של "יומן אל ים" הופנת אל רב חובלה של האניה "הר-סיני" (הגדולה ביותר בספינות אל-ים עד בואה של "תל-אביב" החדשה). מה דעתו של רב החובל איבן רדן על הימאים הישראלים?

„דעה טובה מאוד, — מזהיר רב החור בל רדן, שנולד בימים החוקים והכיר את ימאי רוב האומות — רובם קורצו מחור מר טוב והם רציניים, הן כבני אדם והן כאנשי מקצוע“.

הדבר המרגין ביותר את נפשו של ר/ חובל רדן באופיים של הימאים הישרא- ליים היא העובדה, שבאניות הישראליות הבארילמשקאות פתוח ובלתי מוגבל. כל ימאי רשאי לרכוש לעצמו שתייה בלתי קצובה.

„באניות אחרות של עמים אחרים כמעט שאינך פוגש חופעה כזו, — אומר ר/חובל רדן — שם המשקאות קצובים, אחרת היתה חצי האניה שרוייה בשכרות עשרים וארבע שעות ביממה“....

הצפייה מטאורולוגיות

החל בשנת 1958 זוכות אגרות אל ים בציוני הוקרה על השרות החיוני והמדוי- קדק שהן מספקות לשרות המטאורולוגי של מדינת ישראל. בפרסים על הצטיינות באספקת אינפורמציה זכו עד כה ה"ה" רים" הבאים: כרמל, גלבוע, כנען ותבור.

קרת דוד — להולדת הבן

בנקל אמנון — להולדת הבן

אלחזר ארימנד — להולדת הבת

המים אפרהם — לנשואיו

לוריא בר — לנשואיו

משפ' קוטט — לבר מצווה של הבן

יעקב דניאל — לנשואיו

העדרות סמיכות

שחר גבריאל — מכי שני — קיטור

דוסטן אלברט — חובל שלישי

שלימונין יבנני — חשמלאי

שורץ בנימין — חשמלאי

סמור עופריה — חשמלאי

נבו ליאור — אלוטו

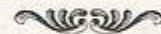
שאקי אלפרד — אלוטו

היתרים אלה הוצאו לאחרונה ע"י משרד התחבורה

לוי אליהו — חובל שלישי על אחת המיכליות



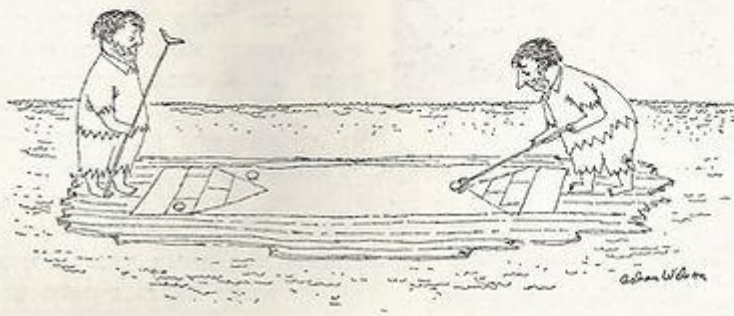
אטמר עויאל — לקבלת פיקוד ראשון בחברתנו ברכות להצלחה



משתתפים בצערו של ריודר בנימין על מות אביו.

משתתפים בצערו של פרינצה מאיר על על מות אמו.

משתתפים בצערו של בני רביד על מות אמו.



המיכלית החדשה



מערכת הבקרה בחדר המכונות

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF "EL YAM"

No. 61

WINTER 1978

Printed in Israel