

תמונה: אריאל גולדמן • עיצוב: אריאל גולדמן • 89 ש"ח • יוני 1980

# יום אלים

# ניפנוך ברכה לארנו אייגר



מאת ברוך יוספסברג

**אין חולקין על כך, כי הדמיון בין אנית נוסעים ואנית משא, מצטמצם אולי, אך ורק במבנה המתכת הצף על פני המים.**

**השוני הוא עצום ורב, ובמובנים רבים, יש הנורסים, ואולי בצדק, כי אפילו המנטליות של הצוות שונה היא, בשני סוגי האניות.**

על כל פנים תפקיד של קצב קיים רק באנית נוסעים מטעמים טובים, והקצב שמדובר עליו היה לא אחר מאי

שר מר שולמן יחיאל. אם נכונה ההנחה, כי קיים דמיון בין בני האדם העוסקים במקצועות מסויימים, הרי שדמותו של שולמן יחיאל תאשר

הנחה זו ללא כל צל של ספק. כל אדם בר דעת היה מעהיר ללא

פקסוק לאחר הצצה אחת הסופה בפרצוי פו של שולמן יחיאל, כי אין הוא עוסק, ומעולם לא עסק, בשום מקצוע אחר פרט

לקצבות. שולמן היה שרוי כמצב רוח מרומם שעה שהגיעה הרבי לממלכתו, כדי לב

דוק ולאשר אם אמנם ניתן לו, לבשר, הספול הרררש בהתאם לכל כללי הכס

רות. קימץ בדבורים, ליטף את זקנו, מלטל פרקי תפילה, הציץ לכאן, בדק

סם, מיטש בדיה ושאל את שולמן מה יעשה בכל אותם שיירי בשר שגותרו

וגעירטו על שולמן העץ לאחר המריטה והנקי. גפילטע פיש, השיב הקצב ולא הגיד

עספף. המטייד במלאכתו משהבעה של אדישות מרוחה על פרצופו. הרבי ה-

מיק. נותר תקוע במקומו, נועץ בו זוג עיניים, כמי שלא מאמין למשמע אוניו.

כבד שמיעה היה, ולכן התעורר בו החשד כי אוניו הטעו אותו. גפילטע פיש, חור ושנה שולמן ור

הרים קמעה את קולו. הפעם לא נותר לרבי כל ספק, כי אמנם השיב לשמעו. כמה שניות נותר

מסומר לרצפה, ולפתע למרות שלא היה צעיר לימים, וינק בוריוות שלא היתה

מביישת קוף צעיר ליוטם, וטס כחץ מר קסת לעבר תאו של רב החובל.

נוטם וגושף, כל עוד נשמחו בו, אנלי החובל כי תוית הכסרות תוסר מהאניה כל עוד ייטצא בה הקצב הנוכחי.

גפילטע פיש, גפילטע פיש, מלמל לעצמו בשאט נפש. אולי אתה מוכן להסביר לי מה הי

ענין ז?

שאלה זו הפנה רב החובל לשולמן יחיאל שניצב לפיו. וארשת של תום מרור

הה על פרצוף המתאנף שלו. בן קפטן, בהחלט, הגיעה התשובה

ממעמקי תוה הנפילים. את כל השיירות, ערמת הפסולת, אני

מסלף כמובן לים, ומה יעלה לדעתך בסופו של דבר בגורלה, אם לא להאמל

על ידי דגים שעושים מהם, בסופו של דבר, גפילטע פיש...

לא להאמין, אבל הנבר הזה תגיד כבר לגיל חרופיה. זה בכלל לא נראה עליו, אבל המיסטסים, לך התחוכה עם מיטם-טום. אתה אומר להם זה לא יוכל להיות והם מראים לך מספרים יבשים של שנה לידה, וזהו זה. הם עידן העבודה. מפני נפוש ברכה שלום. סברטים ברכת עידן חדש, שלא יהיה קצר מקודמו.

עובדה. חברת אל ים ועובדיה נפרדו זה לא מכבר טארנו אייגר, ראש מדור האספקה לאחר שנים לא מעטות של עבודה מסויה.

ארנו — ויקה"ב מקורו — היה סמל הידוק וההקפדתו אך להלוטין לא, אדם יבש, מעל לכל הוא ידוע בחוש ההומור והמותר. שלו, המצטיין בהדוה ודקות שהיה לו מלווה נאמן במגעו עם דג-סוככים אותה.

ארנו הגיע לחברה אל ים לאחר שעיבד במוסדות ציבוריים שנים ואן אמר כי, נבשר לי מהמוסדות והמפעלים. יש בהם עניני ייעול וכדאיות אינם תוסטים

סקום ראשון דווקא.

באותו זמן הודיקקה חברת אל ים לי אדם שיהיה את מדור האספקה לאניות, ארנו — הויקה"ב החרוץ והקפדן מכאן וארש החויטים מכאן — היה התשובה החלטית לצורך זה. הגה כי בן זמנה אל ים בחוש. נבנו ואילו הוא וזה לעבוד במקום שעניני ייעול וכדאיות תוסטים

סקום נבבד. עם צאתו לגימלאות יורגש ודאי חסר רוגו, וכל מה שגותר לנו לאהל לו בהגע זה הוא: בריאות טובה ואורך שנים. בה לחו.





# זדקוד על...

יואל  
אילנברג



ימאי ותיק, גוף קצר ומוצק, זרועות עבות ואיתנות. כבן 58, אך נראה צעיר מנילו. היט, — הוא מצטחק — היט מחזיק אותך צעיר. שמו יואל אילנברג, מונאי שני. יורד ים מממיר, עם דבקות, ייקית" במשימה. אוהב את היט בדרכו שלו. זה מה שיש לו בתים. אפשר להגיד עליו כי עם היותו יורד ים, בא אל המנוחה ואל הנחלה. עד אז היו חייו רוויים הרפת" קאות שונות ומורות. את מי זה מעניין? — מושך יואל אילנברג בכתפיו, זה מעניין ומאלף. אנו דוחקים בו ומקטט בעל כורחו הוא מספר לנו את סיפור חייו הבלתי שיגרת, בשליחות המחלתרת או טוב, — הוא אומר — נולדתי בברלין, בשנת 1921, ב"ב"ש, כשהייתי בן חמשי"ע שרה, הסתלקו מגרמניה, הגענו למרסיי ועלינו שם על אניית הנוסעים "סטריה" שנסעה בקו חיפה. כן, אותה אניה שנעבור שנים הועברו לתוכה מפעילים שנחפסו עליידי הברז" טים והיא פוצצה בחיפה עליידי אנשי מהתרת ורבים מאנשיה טבעו. אבל אי, ב"ב"ש, הייתה עדיין אניית נוסעים יפה שעבדה על קו מרסיי-חיפה. למעשה, באותה הסלגה הייתי לראשונה בחיי על אניה, לראשונה בחיי ראיתי ים. אבל לא הארתי אז לעצמי כי יבוא יום ואני עצמי אתיה ימאי. הנטייה האמיתית שלי היתה ציור. את זה גם למדתי בגרמניה נוסף ללימודים הרגילים. אבל מי היה צריך ציורים בארץ. הלכתי לעבוד בגרזים, אחד כך הייתי גפיר. אחד כך פרצה מל" חמת העולם והתגייסתי לצבא הבריטי, לפני כן הייתי חבר אצ"ל וכאשר נסתייג מה המלחמה והחלו לשחרר את היהודים

התקשרתי מיד עם המחלתרת והוכנסתי לפעילות. אימנתי קבוצות עקורים שהיו חברי אצ"ל. עם אחת הקבוצות האלה עליתי על אניית האצ"ל "אלטלנה", הייתי על האניה עד רגיעה האחרונים בחוף תל-אביב, וכשכבר בערה והתפוצץ צה, המלקתי על שרשרת העוגן למים ושחיתי לחוף.

## מירושלים לחיפה

עליתי לחוף עם מכנסיים קצרים קרוי עים לגמרי. זה היה כל רכושי עלי אד" מות. בבית-החולים, אליו הובלנו ושבו ניתן לנו להתרחץ, סיפקו לכל אחד מהניצולים זוג תחתונים וגופיה. בלבוש הזה הסיעו אותנו לאיזה בית-ספר ריק בדרום העיר. שלושה ימים ישבנו שם בתחתונים וגופיות. אז הביאו לכל אחד מאתנו מכנסיים וחולצה. נו, ומי שיש לו כבר מכנסיים וחולצה, יכול לצאת למל" חמה. כך שלחו אותי ליחידת האצ"ל, שפעלה באופן עצמאי בירושלים. השת" פתתי שם בכל הפעולות, כלל נסיון הפריצה לעיר העתיקה. אחרי רצח ברנ" דוט פורקה היחידה העצמאית ואני הור" עברתי עם כמה מחברי לחטיבת גולני, שם שרתתי את שאר תקופת המלחמה. הצינעו לי להשאר בצבא הקבע ודי נטיית לעשות זאת. אבל באיזה מקום הציק לי יותיש הימאות. אני לא יודע מאיפה זה בא לי בכלל. מלבד ההפלגה האחת והיחידה מרסיי לחיפה ואחר כך הנסיון המר עם "אלטלנה", לא היה לי שום קשר ליים. ובכל זאת, השמועות שמקומים צי עברי, הצינעו לאונוי והר" ליקו בי איזה ניצוץ. החלטתי לצאת לי חיפה ולבדוק את העניין. אותו זמן היתה בנמל חיפה אניית משא ישנה שנקראה "תאודור הרצל" ועבדה על פתח. הצינעו לי להיות שם עוזר למסיק. הסכמתי. אמרתי להם, אני רק חוזר להשתחרר מהצבא. אמרו בסדר. השההרתי אחת שתיים, ובאתי לחיפה. ואז אמרו לי כי בינתיים החליטו לדוכם את האניה. זקנה מדי.

## מנהגות לימאות

חיפשי עבודה. השנתי משרת נהג של משאית. אחר כך עברתי לעבוד במס" גרית. ביום ששי אחד בעהריום בא אלי מישהו ושאל אם אני רוצה להפוש המ" לגה אחת על האניה "גלילה". השרכרב של האניה, כך אמר, נשאר בחוף כדי שוף המאמר בעמ' 6



ר/ח מייק רטל מקבל את הפרס בשם א.מ. "עידו"



ר/ח שמואל ניר מקבל את הפרס בשם א.מ. "תלאביב"



ר/ח דני טורדוך מקבל את הפרס בשם א.מ. "הר סיני"



כמדורי שנה בשנה, טוב, אנו וזכים  
בפרסי אמנו. השנה הוענקו הפרסים ל-  
אניות:  
א.מ. "תל-אביב" — פרס שנתי, שנה  
רביעית ברציפות.  
א.מ. "קרד" — פרס שנתי, שנה שלי-  
שית ברציפות.  
א.מ. "הר סיני" — פרס שנתי, שנה  
שלישית ברציפות.  
הפרסים חולקו ע"י קומנדר (צי)  
ארה"ב (רוברט וו. פטרסון).



# המיכלית המודרמת

מאת מ/ר מיכה שולר

טוב יותר מכל בעיות מזג אוויר סוער. בשלב זה הימינו להיבחר חשמל מהחוף. כשהוא הובר, ותחילתם פעל, היינו מיכנים להדממת חדר המכונות. כשבועיים לאחר הגעתנו למקום הגפתי את טגוף הדלק וסגרתיו את הספקתו לדרו. האט כבתה. היה זה רגע עצוב לי ולכל אולם אנשי צוות וקצינים שליוו אניה זאת ואהבו אותה. קדם, כמובן, להדממת חדר, טילוב הסטיל החוץ ללוח הראשי והדממת גנרטור האניה. לאחר סיכוי

בסוף חודש אפריל, בהיותנו בלב ים נמסר לנו ע"י החברה כי המיכלית שלנו מיועדת להדממת לתקופה בלתי ידועה. בי"ב לחודש מאי ש.א. הטלנו עונן באחד הפורדים במרכז נורווגיה. מזג האוויר היה חורפי וסוף מות שלג קיבלו את פנינו.

זה טוור לראות את המיכלית שלנו רובצת בין ההרים המרסלגים של נורווגיה, לאחר כל אותם ימים שבהן הסתובבת במקור מות החמים ביותר בעולם.

כפי שהסתבר לנו לאחר פיק זמן קצר, הנכנסת אניה למצב הדממת אינו עסק קל ופשוט, התמונה שאנשי הצוות ראו לנגד עיניהם, הגעה למעין "מגרש הניה" לאניות מסורת "המפתחות" לשומר ו" חזרה הביתה היתה ורודה מדי.

השלב הראשון היה קטירת האניה למקומה הקבוע לפי הוראות חברת הביטוח ובפיקוחו של אחד מאנשיה. האניה נגשה למעגן בעזרת שתי ספינות גרר גדולות וורקת את שני עוגניה בצורה כזאת שירכזיה יופנו לכיוון החוף ובמרחק 100 מ' ממנו הם היא נקשרה בעזרת 12 כבלים פלדה ל"פיתוח", אשר הוכנו בעוד מועד לצורך זה. היה זה יום עבודה כספר טננטים באופן מוצלח. תם ונישלים החלק הראשון והמיכלית רבצה במקומה החדש שבו תיאלץ לבלות חודשים ארוכים (וקרים). בשלב זה עדיין פעלו כל מערכות האניה ובהתחשב בזה שאות מיכלית קיטור-גם הדורים. לאחר קטירת האניה למקומה הסופי, הדממת את אחד הדורים כשרק השני מוסף לספק קיטור להפעלת גנרטור האניה ושאר מערכות הנור שלה. השלב הבא היה הדממת חדר המכונות באופן סופי. כאן נתקלנו בבעיית הראשונות, שהדחופה שבהן היתה החימום למגורים. לא ניתן היה להשיג מחממים של 110 וולט ולכן נאלצנו לרכוש שנאי בעל הספק של 50 קילו וואט וכ-20 מחממים ניידים. זה הצריך הרבה כבלים, הרבה מפסיקים וכד.

בד בבד עם ביצוע עבודה זו שינינו את השופץ של האניה לצורך הוצאת המדחף מחוץ למים כדי לנקותו ולכסות



המחבר על רקע אניה.



המדחף מוצג מחוץ למים לצורך צימוי ושיטור

# מגדלור

## מל"ג ס"ב

- מרדכי שמואל — לנישואיו
- לוי ראובן — לנישואיו
- בטלהיים יורם — לנישואיו
- גרינברג אמה — לנישואיה
- בנאי מורי — לנישואיה
- פילטן מיטל — להולדת הבת
- גל שפתאי — להולדת הבת
- מרדוך דניאל — להולדת הבת
- דרעי מיכאל — להולדת הבת
- לם דוד — להולדת הבת
- בטשול שמעון — להולדת הבת
- שביש ראובן — להולדת הבן
- דבס אברהם — להולדת הבן
- רגז יואל — להולדת הבן
- אשיאם פליקס — לבר מצוה של בנו



מרבן טאיר — רב חובל  
 מירב מרדכי — רב חובל  
 דויטמן אלברט — חובל שני  
 מדר יחיאל — חובל שלישי  
 שבתאי אלו — חובל שלישי

היתרים אלה הוצאו לאחרונה  
 ע"י משרד התחבורה  
 בכאי ציון — מכונאי רביעי



כל המים ולהשאיר את הצינורות יבשים. בעית הניקון בחדר המכונות היתה הקטנה מכולן, אנית קיטור מלאה בקוי קיטור ומים והיוו הייבים לודא שאכן כל הקוים מנוקזים, זו היתה עבודה מורטת עצבים, היא כללה פירוק קוים, פירוק שסתומים, פתיחת משאבות וכד.

כשהשבנו שהכל מנוקז גילינו פתאום עוד שאריות מים פה ושם, על כל שסי תומי זים (אותם שסתומים המורכבים על דופן האניה) הרכבנו אסמים בכדי למנוע אפשרות של דליפת מים לחדר המכונות. כל השסתומים בחדר המכונות ובחדר המשאבות נורו ושופצו לפי הן צורך. שיפולי הדר המכונות נוקו וכל שאריות המים שנותרו בהם נאספו. ו-1 נספגו בסמרטוטים, רק אז החלה הלחות היחסית לרדת.

בחדר המשאבות נוקו כל הקוים וכל המשאבות ותלקים השונים בהם גידרו. המיבש המיוחד הותקן במקומו והופעל. כמה מילים על המקום עצמו: זהו כפר קטן ושלוו בעל אוכלוסיית של כ-3000 איש. במרחק קטן ממנו ממוקמת עיר קטנה בת כ-10,000 תושבים. קנית המזון לאניה נעשית בחנות המי כולת הסמוכה, ולשם הגעה לחוף רכשנו סירת מנוע קטנה, המישמשת גם לאנשים וגם לאספקה. כולנו מקווים שלא ירחק היום והאניה תכנס חזרה לשירות.

### דוקר על... יואל איילנברג

להתחתן ועכשיו יש שאנס להתליף אותו. בתנאי שאהיה תוך שעתים בנמל. תוך פחות משעתיים כבר הייתי על סיפון האניה. זה היה ביוני 1951.

כשהורנו מן ההפלגה, חזר כבר השרב רב מההתונה שלו. הייתי צריך לרדת, אבל ראו שאני עובד בסדר והציעו לי להתליף את מקומו של המסיק, וכך נשארתי כבר על הים. אבל כעבור כמה זמן פרצה שביבת הימים הגדולה ואני חזרתי לעבוד במסגריה. עם גמר השבי תה חזרתי ל"גלילה" ועבדתי במסגרת ציים עד שנת 1962. הייתי או כבר קצין מכונות שלישי, ואו עשיתי שינוי גדול ועברתי לחברת אליים. והנה אתה רואה אותי פה. והתכנית היא להפליג כל כמה שאפשר יהיה. זהו כל הסיפור שלי. אתה חושב שזה מעניין מישהו?

הדוד קרנו באופן איטי את המכונות הראשית ואת הנטרור. כאן תם השלב הראשון. האניה כגוף דומם, קשורה לחוף ותלויה ומקבלת ממנו את כל מחסרה — השמל, מים, מזון וכד. בשלב זה צומצם הצוות למינימום ורק אנשים שנוכחותם היתה נחוצה לצורך עבודות השיפור נותרו על האניה.

כאן החל השלב השני והוא שלב השיפור. התחלנו שלב זה, שהוא ארוך ומייגע בעזרת 4 מכונאים נוספים. בהרבה תחומים נאלצנו לגישש באפילה ולשאוב מנסיונם של אחרים, ובמקרים אחדים נאלצנו להתליש לפי שיקולי האישה. העבודה הראשונה והחשובה ביותר היא שיפור הדרום, והוא החלק העדין וה"מסוכן ביותר כשמדובר באחסנה ארוכה. עבודת שיפור הדרום כלל שיפוי ימי דית של צד האש והמים, עד לנקינת המוחלם. עבודה זו התמשכה מעל המי תוכנן מכיוון שלא היינו מוכנים להסתפק בשחות מנקי מוחלם. לאחר זאת בא שלב היבוש, שהוא קריטי. לצורך היבוש מולאו הדרום במים ותודלקו לפריק של 24 שעות. ובכדי לודא שאכן אין רטיבות אפילו בפינת הרוקיות בתא האש, פרקנו חלקים מרצפות תא השריפה. עד לחשיפת צינורות המים. באותו זמן הגיעו לאניה שלושה המיכיסים (Dehumidifiers) ב" גדלים שונים. הגדול שבהם לתור המכוי נות, הבינוני לחדר המשאבות והקטן למגורים. התחלנו בהתקנת המיכיס הגדול בחדר המכונות, וזה כלל התקנת תעלות בכדי להעביר את האוויר היבש לכל פינות הדר המכונות, ושתי תעלות, אחת להוצאת האוויר לח והשניה להכנסת שינו ב" Sky Light.

האטמוספירה בחדר המכונות הייתה להיות כמה שיותר יבשה, והלחות הי יחסית המוטלצת היא בסביבות ה-40%. בכדי להגיע לדרגה נמוכה כזאת של לחות יחסית יש לודא שאין מים, או כניסת אוויר לח היצוני לחדר המכונות. לשם כך יש לאטום כל סדק במאורדים, בדלתות, בארובה וצינורות הנקו דרכם יכול טפטוף מים או אוויר לח לחדר המכונות.

עבודת השיפור כללה פירוק וניקוי כל מחליפי החום והמעבים בחדר המכוי. נות. לאחר הניקוי היה צורך ליבש את

# מבואות-ים-

בצי המספרי החל כמלה ששט באחת מאוניות חברת "דיזנגוף" ועלה בסולם הדרגות עד היותו רב הובל. בהמשך הי' קריירה היטית שלו עסק בהוראת ימאות בעכו והיה גם מוזיקאי איגוד הימאים בטרם התפלג זה לאיגוד קצינים מכאן ודרוגים מכאן.

**מנמול אבטיחים למעגן לימודי יד ימינו של אהרון מרני — אברהם שבתאי, הנושא בתואר מנהל פינגוני — הוא אחד משלושת המורים הראשונים של המוסד ומלווה אותו למן יוסף הראי' שזן כמעט בנו של אברהם שבתאי — שבתאי גל — נישנה על בוגריו של בית-הספר ומכהן כיום כממנאי ראשי על אחת מאוניות אלי"ם. אברהם שבתאי היה ממייסדי קבי' הדות-ים שליד קיי' סריה, מראשוני הדיגים ו"ראש" של ספינת דיג.**

ראשיתו של בית-הספר בשנת 1951. הוא הוקם במטרה להכשיר צעירים לי' ענף הדיג. מיקומו היה במקום שכיום מצוי מוסד, "נעורים" — דרומית למכי' מורת. באותו זמן נשא עדיין המושב מכמורת את התואר, "כפר דייגים", שעי' בורו הוקם המעגן במפרץ הסלעים הקי' טנים שלחוף הים. מפרץ זה שימש בת' קופה קדומה נמל מסחרי, בו היו פורקות סחורותיהן ספינות שבאו מאיי יוון וקפ' רוסין. מאוחר יותר נודע המקום בשמו הערבי, "מינת אביובורה", לאמור: הנ- מל של אביובורה. אותו אביובורה היה סוחר אבטיחים ערבי, שהיה רוכש אבי' טיחים בעיקר במקטאות השרון ומשווק אותם מהמפרץ הקטן בספינות שהפליגו לארצות השכנות. חלק ניכר מסחורתו המיועדת לייצוא היה משיש בסירות לי' אורך נהל אלכסנדר עד למעגן ומכאן היתה הסחורה מועברת לספינות גדולות יותר. חלק אחר של הסחורה היה מגיע בשיירות גמלים. בעונת הקיץ היה, אי' פוא, מעגן קטן ונידה זה "שוקק חיים ומלא צבע. אבטיחי השרון והוף הכרמל

בית-הספר הימי מבואות-ים שבחוף עמק-חפר הוא אחד המאגרים החשובים ממנו דולה צי הסוחר הישראלי את עתודת כח האדם המקי' צועית. רבים מבוגריו של אותו בית-ספר, על כל גילגוליו, ממלאים כיום תפקידים מרכזיים — בים ובחוף — בחברות הספנות השונות, בחיל-הים ובמערכות אזרחיות שונות הקשורות בצורה זו ואחרת לים.

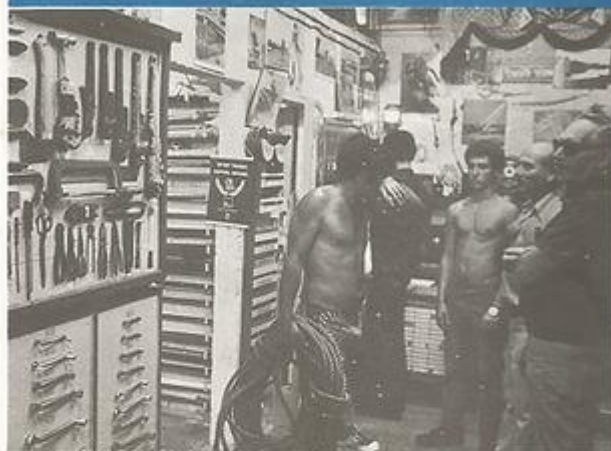
מרני הוא יליד הדרה הסמוכה, "בוגר" תל-אביב, משיישי הירקון, בוגר בית-הספר הימי בחופה עוד בערם קום הי' מדינת. איש הפלחים וחיליהים, את דרכו

מנהלו הנוכחי של המוסד. שהיה עד לתפקידו זה בוחן ראשי במשרד התח-בורה למקצועות הסיפון, הוא אהרון מרני, גבר בשנות התמישים, בעל מוג נינוח.



תלמידים צועים סירה.

# אולפנה ימית



ר/ח מרני זיל ושבתאי במתח בית הסלאכה.

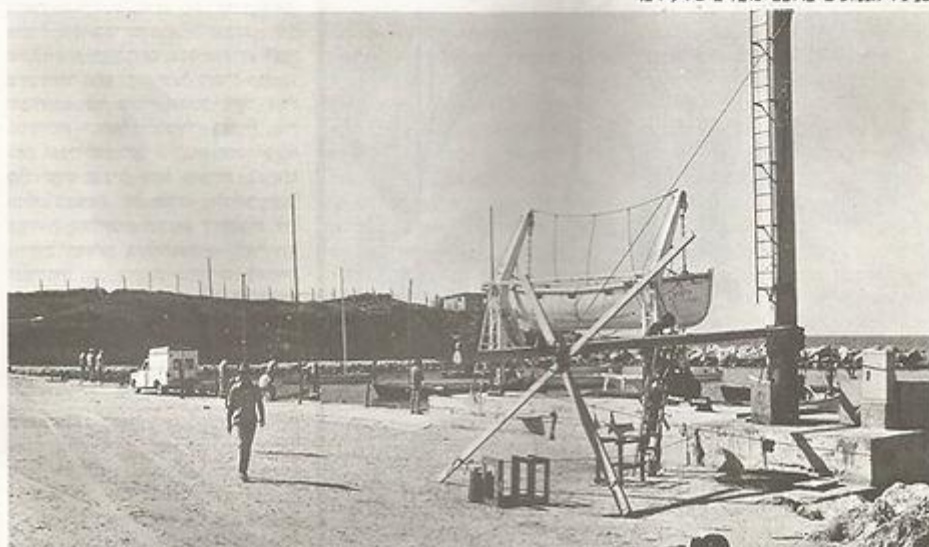
היו נערכים כאן ולאחר מכן מועמדים על גבי ספינות העץ. הלקן ספינות מנוע ומרביתן ספינות מפרש.

לאחר קום המדינה היעבר, נמל האבי"טחים" לרשות הדיונים של מרשב מכ" מורת וכעבור שנים מספר הועמד לרשותו של בית-הספר, שהחל מקים את מיבניו מעל המעגן.

בשנת 1958 נפתחה בבית-הספר לדיוג מסגרת ספנות, מונבלת להסדרת דיוגים בלבד. עם ירידת ענף הדיוג וצימצומו, נעלמה גם כאן מגמה זו. המוסד עבר מרשות משרד החקלאות לרשות משרד החינוך ומכאן ואילך נקרא בית-הספר הימי מבואות-ים, והוא בית-ספר רב-מקצועי ברמה תיכונית, התמקד בתחומי מי הספנות העיקריים: שיטון, מכונה והשמל.

## שיט מפרשים — מסורת

מבואות-ים הוא בית-ספר עם פנימייה, בניניו הנמוכים ברובם טובלים בירק רב.



המזח העסקי שבמעגן בית-הספר, מקודם — יבוא אבטיחים, עכשיו — הקניית ידע ימי.



מפרץ בכניסה למעון



עם סגירת הגליון, ביום 15.12.79 נהרגו ר/ח אהרון מרני ורעייתו זוהרה ז"ל בתאונת דרכים; פועלו הרב, תכניותיו וחלומותיו לקידום בית הספר נקטעו בתחילתן. ימאי החברה ועובדיה מרכינים את ראשם ת.נ.צ.ב.ה.

אנפו המערבי משקוף על נופי הים ו-  
מפרץ הסלעים הקטן, המטמט מעגן לכלי  
השיט של בית-הספר.  
ממוסד קטן, הממוקם במיבנים צב-  
איים דלים, הפך מבואותיים למוסד רחב-  
ידיים. המסתרע על פני שטח של כ-  
200 דונאם, הכולל מיבנה קומות לבית  
הספר, מגרש מיסודיים עם תורן אנית,  
אזור של בתי-מלאכה, מעבדות, חדר  
אוכל, בית יד-לבנים שבו ספרייה, חדרי  
עיון וחדר התייחדות שעל כותלו המעוגל  
שמותיהם של בוגרי המוסד אשר נסלו  
במערכות ישראל (מרביתם באח"י, א"י  
לת" והצוללת „דקר“). לבית-הספר כ-60  
כלי שיט שונים, החל מסירות משוטים  
וכלה בספינת של מטה, תלמיד שתי  
הכיתות העליונות יוצאים להפלגות ליר-  
מדינות בספינת בית-הספר — לאי יוון  
וקפריסין וכן קיימים סידורים לעריכת  
הפלגות באניות חיל-הים וצי הסוחר.  
מסורת הפלגות אל מחוץ למימי המר-  
דינה היא ארוכה. מבואות ים היה הרא-  
שון שפתח בשיוטי לימוד לקפריסין ב-  
מפרשיות פתוחות. ההפלגה הראשונה  
בשנת 1954, נסתיימה ב„תקרית מדינית“,  
כאשר בדרך חזרה מקפריסין ברצותם ל-  
תפוס את הרוח המזרחית בבקר התקרבו  
הסירות יתר על המידה להוף הלבנוני  
ו„נתקעו“ במפרץ צור. משטר החופים  
הלבנוני ציווה על הסירות וספינת האם



תלמידים בחצר בית-הספר

תלמידי המגמות הימיות מבתי-ספר אחי-רים שקיימת בהם מגמה ימית. כאן הם עוברים קורסים שונים הן במרוצת שנה הלימודים והן בתקופת חופשת הקיץ. נו"סף לכך משמש המוסד מרכז להכשרה עיונית ומעשית למגמה הימית של בית המדרש לחינוך גופני שבמכון וינגייט ובמסגרת זו מכשירים אלה המיועדים להיות מורים לחינוך ימי בחטיבות ביי גיים במרכזים ימיים אחרים. בעידוד ובמימון של בית-הספר נע-זרים גם ימאים ותיקים, המגיעים לבאן באמצעות אנף הספנות וגופים אחרים כדי להטיל את ידיעותיהם בין היתר עבורו כאן עסרות רבות של עולים חד-שים (בעיקר מברית-המועצות), אשר עשו פה הסבה מקצועית כדי להיקלט בצו הסוחר.

(תנים) של 12 שנות לימוד ולקצונה ימית — סיפון, מכונה, השמל ובסרה, המסלול השלישי (אף הוא ארבע-שנתי) מכין לתעודת גמר יחד עם הכשרה ימית מקצועית במגמות סיפון ומכונה. מסלול זה כולל שלוש שנים במבואות-ים ושנה נוספת בהכשרה מעשית על אחת מאגרות צי הסוחר.

לרשות התלמידים בכל המגמות עומ"דים מעבדות מקצועיות וסדנאות המצוי יודות במוססור מתקדם. מרבית מסיימי בית-הספר עושים את שרותם הצבאי בחיל-הים והם מהווים, למעשה, את הוט השדרה של בעלי המקצוע בחיל זה. קטר הדוק קיים בין היל-הים לבין בית-הספר.

המסתחררים מחיל-הים — מרביתם נגדים — יכולים להצטרף לאחת מחב"רות הספנות כצוערים החלק ניכר מהם עושים זאת. באלים בלבד משרתים כיום שלושה רבי חובלים, טכנאי ראשי ועוד כמה קצינים בכירים אשר התחילו את דרכם בספנות כחניכים במבואות-ים.

**הכשרה עיונית ומעשית וחסבה מקצועית**

מלבד בית-ספר ימי משמש מבואות-ים גם כמרכז ימי ארצי, אלו באים

להכנס ולעגון בנמל התלמידים ומדריי-כיהם הרעלו לחוף. בין המדריכים הצעירי-רים היו אז אהרן מרני (כיום מנהל ה-מוסד) ואברהם שבתאי (כיום המנהל ה-פרגוני). בחיך של השאת נעורים הם נזכרים היום באותה תקרית, אותה הם זוקפים לחוסר נסיון ובעובדה כי הפיקוד על הסירות היה באותה שעה בידי התל"מדיים עצמם, עובדה שהייבנה עירנות יתר וזו לא היתה. מכל מקום, יחסם של השלטונות הלבנוניים ל"שבויים" היה הונן בהחלט. הם זכו להגנה טובה מפני כל אפשרות שפלישתנים מן המתנות ה-סמוכים יתאנו להם וכן קיבלו מזון וכל טיפול נדרש אחר. כעבור יום, בהתער-בות ועדת שביתת הנסק ישראל'לבנון, שותררו הנערים ומדריכיהם וניתן להם להפליג חזרה לחופי ארץ.

**מסלולי הלימוד**

כיום לומדים במוסד כ-550 חניכים ומדי שנה נקלטים מהחורים חדשים בס"דר גודל של כ-250 תלמיד. התלמידים סטוגיים במגמות השונות לפי נטיותיהם וכישוריהם ויכולת הלמידה שלהם. המסלול הארבע-שנתי מכין לבהינות בגרות וקצונה ימית — סיפון ומכונה. מסלול אחר מכין לתעודת גמר ממשתלית

מסתתפים בצערו של פכה אליו על מות אמו ז"ל



טראה כללי — החברה מקשיבים

כשעה היעודה התכנסו הכל ליד שול-  
חנות „פיף-אוקלוק“ כדי להאזין לשתי  
הרצאות אינפורמטיוויית-עיוניות — על  
נפט ואנרגיה מסוי של מר א. ארום מר-  
מכון הנפט; ועל תחנת הכוח החדשה  
בהדרה (שתופעל על פחם) מסוי של  
מנהל הפרוייקט מר פ. בירו.  
בתום שתי ההרצאות, שהיו מאלפות,  
מתקת ותרטו ללא ספק למטען המידע  
של קצינינו, נותרו הנאספים עוד שעה  
קלה ליד השולחנות לשבת עמיתים גם  
יחד.

באמצע חודש נובמבר נערך במלון  
„נוף“ בכרטל מיפגש קצינים, בו לקחו  
חלק אותם קצינים שהיה בחוף במסי-  
גרת לימודים, בחינות וחופשות. בקומה  
העליונה של המלון, החולשת על נופי  
המפרץ המקסימים, מול אורות העיר  
והנמל, שנראו מלמעלה כפסיפס לילי  
מרתק, נאספו הקצינים ואנשי הנהלת  
החברה ל„קוקטיל“ על כוסית ולעיסה  
של מה בכך גילגלו המתכנסים בעיות  
ותוויות.

# מפגש הקצינים בנרתל



אלי ארום ממכון הנפט והאנרגיה, מרצה.





גם החברה בסוף האולם — מקשיבים.



מר מיל ביוז מחברת השגל — איך מרקום פהם בתדרה"



# EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL  
OF "EL YAM"

No. 68

WINTER 1980

Printed in Israel