



1981 תשפ"א • חגיגת השמינים • גלילון מס' 73 • עיתון ליטמתי ועובדי "א.ל.י.ס."

יום אל ים

איך אשת ימאי צריכה להתנהג באניה

כבר אמרו חכמים —

"אשה בונה ואשה הורסת".

אניה זו ממלכה קטנה שמתנהלת בפני עצמה, עם דמוסים קבועים יום יומיים, וארועים שהם בדרך כלל גם קבועים. לא כל שכן צוות האנשים שמתפעל אותה. ההסטוריה מספרת שמאז ומתמיד הפליגו וציוותו את האניות והספינות רק גברים — „פירטים“.

היום — בעידן המודרניזציה — הגענו לזה שהאניה והמבנה הנוח של מגורי הצוות מאפשרים איחוד משפחה.

חברות הספנות מאפשרות לעיתים גם לאשה להצטרף להפלגה עם בעלה, וכאן באה יערת המבחו של האשה.

מכיון שהאניה היא עולם קטן ואנשים קבועים לתקופה מסויימת, צריכה האשה לדעת לכוון את צורת חייה ולתאם אורח תה למציאות שבה היא נמצאת. כלל ראשון לדעתי: היא לתת לבעל לפעול בצורה עצמאית בלי כל התערבות „שקצועית“ לא לארגן לו את יערת ה"עבודה וכמוכן לא "הופשית". כי סך ה"כל כשהבעל חוזר לאחר משמרתו הוא פשוט רוצה שאשתו תקבל אותו בדיוק כמו שהוא מקבלת אותו בביתו בחוף. שתהיה לו מעין הרגשה בית. אפשר כמוכן לארח אנשים באניה בחדר, לדעת ליצור יחסי חברות באניה ללא קשר לדרגה או למעמד, לא לזולת בנישים של גברים שעובדים בדרגות נמוכות יותר או להתידד דוקא עם נשים בעלות "בעל" בדרגה גבוהה יותר. לא ליצור עילה לרכילויות באניה כי סך הכל לא קשה באניה לדעת אחד על השני ביתר קלות מאשר בתנאים אחרים. פשוט כדאי להתאפק עד סוף ההפלגה, לא לבוא בטענות לבעל כשבאמת איננו יכול לקבל חופשה בדיוק בזמן שהאשה רוצה לטייל בזמן ענינת האניה.

סך הכל האשה באניה צריכה לתת לבעל הרגשה נעימה שיש לו עור כנגדו וע"י כך הבעל יתן גם לאשה האנישה שהיא ולא אחרת המלכה שלו.

אסתריקה טילמן



חיים מעוז איננו

האמנם חיים מעוז איננו? השכל הקר אמנם מתחיל לקבל עובדה זו, אך הלב מסרב להאמין כי הגבר החביב ככד הגוף והנמרץ איננו עוד איתנו.

חיים מעוז התחיל לעבוד בחברת אל ים בתור צוער מכונה. בחדש דעמבר 1960 באניה "גבו", עלה בסולם הדרגות ובאפריל 1969 כבר הפליג בתור מכונן אי ראשי באניה "הריסינו", והמשיך להפליג בחברתנו עד פברואר 1979 בי תפקידו זה.

בתקופה זו החליט לרדת מהים והחל לעבוד בחוף, אך הקשר בינו ובין ידי דיו באל ים לא נותק, ככל הזדענות היה בא לבקר ולהתעניין בנעשה בחבי רה ולהעלות זכרונות מימים עברו. כולנו אהבנו את חיים שהיה אחד מ"טובי בעלי המקצוע" שעבדו בחברת אל ים והסתלקותו הפתאומית הכאה את מולנו בתדהמה.

אנו נזכור אותו תמיד בכבוד ובהוי קרה.

המכונה, בכל אתר ופינה שבאניה. נדאג שציוד ההצלה יישמר מכל משמר ויהיה מוכן להפעלה מיידית. נשמור על שלומנו וחיינו ל"מעננו ולמען משפחותינו.

על קברותיהם של הימאים ש"ניספו באסון „מצדה" אנו מרכיזים את ראשינו. למשפחות ששכלו את אהוביהן וכן לחברת צים אנו משגרים את השתתפותנו העמוקה באבל הכבד.

מי יתן ולא נדע עוד דאבה.

המעריכה

חיים מעוז איננו

הים שמביא לנו לחם, יודע גם להיות אכזר. מפעם לפעם אנו שומרי עים על אניה שירדה למצולות כשי היא נוטלת עמה ימאים שלא היה בידם הסיפק למלט את נפשם, לאושרנו פקד אסון כזה אניה יש ראלית לעיתים נדירות ביותר.

אבל כאשר קורה הדבר — הוא הולם בנו בעצמה מהממת. הכאב צורב, חוסר האונים מתסכל.

פה ושם נוטל הים ימאי ישראלי אל המצולות. פה ושם פורצת דלי קה, נשמת מטען, או גל בלתי צפוי שוטף את הסיפון והמוות גובה את המס — מסווגים מקרים אלה כתקלה, כתאונה, או כמצב שלא ניתן לשלוט עליו. מרכינים ראש וממשיכים הלאה, שהרי תאורי נות ותקלות קיימות בכל תחומי העשייה, בכל מקצוע, בכל אתר.

אולם תאונה ככל שתהיה נדירה לובשת ממדים טראגיים כאשר אניה יורדת למצולות ועמה חלק מימאיה; כאשר הדגל שהיא מניי פה הוא הדגל של ארצך.

יקום אולי משהוא ויערוך חי-שובים סטטיסטיים המראים כי לעומת מדינות ים אחרות — על מספר האניות, הטונאז והמייילים הימיים — מצבנו שפיר; שאנחנו בדרגת התקלות והאסונות הנמוכה ביותר. מבחינה סטטיסטית יכול להיות שזה נכון.

אלא שאין בכך כדי לנחמנו. ו"אין בכך כדי להוריד את תחושת השכול ולהקל במאומה מהיקף האסון והאבל האופפים את משי פחות הימאים שניספו באסון ה"טביעה".

הראש מורכן, אך אנו ממשיכים להפליג. משפחת הימאים הישראלי לית שכלה מבניה, אך האניות לא חדלו ממהלכן, לא נוכל להשיב את היקירים שטבעו. אבל חובתנו לדאוג שיעשה הכל לבלי יחזור מק"רה כזה. והדבר תלוי בכל אחד מ"אתנו. נדקדק בשמירת כללי הבטיחות, לא נזלזל באימוני הצלה, נשמור על עירנות בסיפון, בחדרי



זרקור על...



**חובל ראשון
אריה לוי**

את חובל ראשון אריה לוי אנו פוגשים ערב סיום הקורס בעכו, בו הכין את עצמו לקראת בחינות הסמכה לרב חובל.

אריה לוי הוא גבר רבוע כתמים ובהיר מבט, בעל ארשת פנים נינוחה ומוזג נוח. הוא בסוף שנות ה-34 שלו. כאשר יחגוג את יום הולדתו ה-35, כבר יהיה רבי-חובל מוסמך. אין ספק כי היה זוכה לתואר ולמעמד הנכספים קודם לכן, אלמלא החליט בשלב מסויים של הקריירה הימית שלו לעשות "הפסקת ים" ממושכת. ב-1971, בהיותו חובל שני על אחת ממיכליות אל-ים, פרש מהסיפון למשך שש שנים ועבר לכהן כמפקח דלק בנמל אילת.

אריה לוי נולד ביגוסלביה. את חוק לימודיו בבית הספר לקציני ים בעכו סיים בשנת 1965 ולאחר שעשה את שירותו הצבאי בחיל הים פנה אל צי הסוחר. הצטרף לאלים והועלה כקדט על האניה "הל-אביב". כשהוא עושה את הפלגת הבכורה שלו להביא גרעיני נים מנמלי הגולף. לאחר שיטת האניה לחיפה ירד כדי להשלים את בחינות הבגרות שלו. כעבור חודש, לאחר שעמד בבחינות, הוא עולה לאגד אחרת והי פעם כקצין שלישי. תשעה חודשים לי אחר מכן הוא מקבל את ה"טיקט" ו"מתמחה" במיכליות. היטנה היא 1968 וחובל שלישי אריה לוי הוא בן 21 בסך הכל, גבר נשוי, העומד להיות אבא. ב-1971 יורד קצין שני אריה לוי מן המיכליות שלו באילת בלא לדעת אם ומתי ישוב להפליג. שש שנים הוא עושה על היבשה. עבודתו כמפקח דלק בנמל אילת מסייעת לו לטמור על קשר עין וקשר לב עם האניות ועם עמיתיו יורדי הים. בשנת 1977 הוא מבקש לתייזור ולהפליג.

עקב משבר הדלק — מספר אריה לוי בגילוי לב — התנאים בחוף הלכו ונחר לשה. עשיתי חשבון נפש מחודש והגעתי למסקנה שהדבר הטוב ביותר שאני יכול לעשות לפרנסתי ולקידומי המקי

את אריה לוי מה מצבו בתחום זה, הוא חייך חיוך רב משמעות ואמר: אין בי עיות. אני הרבה מעל ל-75%... בקורס בו לקחו חלק 16 חובלים, שינים היו אנשי אל-ים.

קורסים כאלה, אומר לנו אריה לוי — מלבד מה שהם מקנים לך ומקדמים אותך, הם טובים כפסק זמן. פתאום אתה מצוי חצי שנה תמימה בחיק משפחת. מצד שני אתה ממלא מצברים אישיים בתחום הידיע התיאורטי, אתה מרענן דברים שידעת וכמובן לומד דברים חדשים. למרות שקיים לחץ לימודים רציני ביותר, למרות שאתה חייב לרוץ על המסלול ולהשיגה שלא תפגר — זוהי תקופה נחמדה.

אריה לוי החל בפסק הזמן היבשתי של 6 שנים כאשר המיכליות עוד היו מפליגות למפרץ הפרסי. כשהור לים היו כבר המקורות באיראן סגורים. אילת ירדה מבחינה זו מהמפה. קווי ההפלגה השתנו.

היום כשהסיפור עם המפרץ הפרסי נסגר — אומר אריה לוי — הקווים שאנו מפליגים בהם ארוכים יותר, ופחות נוחים. כיום אורך סבב אחד כחודשיים. אתה חוזר לנמל הבית, אך אין די זמן כדי לרדת כהאניה ולקפוץ הביתה. וכך נאלצת המשיחה לבוא אל האניה, להיטלטל בסירה כדי להגיע אל מקום היעדינה ולעבור את כל ההרפתקאות של הטיפוס לאניה כשהים אינו נוח במיוחד. רק אחת לארכע חודשים בערך אתה עוזב את האניה לחופשת חוף. עובדה זו גונתת אותותיה במהרה החיים על היבשה. יש יותר מתח, היחסים האישיים, אם אינם כשורה, מגיעים להתחדדות יתר. ועל כן חשוב מאוד, לדעתי, שבזמן שיבוץ אנשי הצוות יתחשבו אלה המופקדים על השיבוץ בעובדה זו וייעליזו למיכליות אנשים שיתאימו ככל הניתן לכו ההפלגות הממושכות.

צועי הוא לחזור לים. הייתי אז קצין שני בן 30. עם הרבה רגשות תסכול. שכן מצאתי עצמי בנסיגה יל שיש גיבוי, כאשר הרבה מחברי כבר מכהנים כקברניטים ורבים מאלה שהיו תחת פיקודי נמצאים מעלי. אבל החלטתי לקחת עצמי בידים ולסגור פערים במהירות האפשרית. אחרי כמה חודשי הפלגה ירדתי לקורס חובלים ראשונים. סיימתי איחור רהצטיינות. המשיכתי לרוץ קדימה כאשר ברור לי שאני ממשיך במסלול במיכליות ושואף להשיג פיקוד על אניה מוקדם ככל האפשר. העובדה שפה רשם פגשתי בחורים צעירים ממני, שהחלו דרכם בים הרבה אחרי והם כבר גבוהים ממני בדרגה ובמעמד, רק המדיצה אותי להכפיל את מאמצי. גם ב"קורסים עצמם, כאשר מימיני ומשמאלו יישבו בחורים צעירים ופחות מנוסים ממני, לא הורדתי מתח. זה חייב אותי להיות טוב כמוהם לפחות.

הקורס לרבי חובלים, בו השתתף אריה לוי, נמשך מספטמבר עד תחילת פברואר. קורס זה מכין את תלמידיו לבחינות בע"פ ובכתב של משרד התחבורה, אלה מהתלמידים העוברים בציון נים ממוצעים של 75% את הבחינות המכונן בעכו, פטורים, למעשה, מבחינות הסמכה של משרד התחבורה. כששאלנו

משתתפים בצעירה של בלה קרסו על מית אמה ז"ל

רשמים מה "ערד" במבדוק

אוקטובר, אלף תשע מאות ושמונים, אנייתנו שוב בדרכה לנאפולי למבדוק. שנתיים בדיוק עברו מהמבדוק הקודם ורק בודדים בצוות הנוכחי של האניה השתתפו בהפלגה למבדוק הקודם. ההכנות בעיצומן, תוכניות העבודה מכוונות לנצל את תקופת המבדוק לביצוע עבודות נוספות באניה. לצוות האניה תכניות בילויים וטיולים — מי בעצמו ומי עם בת זוגו.

הצטרפה במיוחד למסע הנוכחי.

האניה צפויה להיות עשרה ימים ב- מבדוק אבל יודעי דבר אומרים שאם אהוד למדני תכנן עשרה ימים בפועל נהיה לפחות עשרים יום. האיטלקים לא ידועים כאנשי עבודה חרוצים ובמיוחד לא בנאפולי.

כמו בעבר, בהסכמת מחלקת הצוות הוקצב סכום כסף לטיול, הוא אמנם גדול יותר מאשר הסכום שהוקצב במבדוק הקודם, אבל בהתחשב בשנתיים שעברו, פלוס אינפלציה (מילת פלאים) הסכום התגמד.

היות ולא היחה אפשרות לשחרר מספר גדול בבת אחת מצוות האניה מבלי להפריע למהלך העבודה, הוחלט שיערכו שני טיולים: אחד לפומפיי ואחד לרומא וכל הסכום המוקצב יחולק שווה בשווה בין המשתתפים. בסופו של דבר היות ואחוז המשתתפים היה נמוך, יצאו המש"תתפים נשכרים.

טיול לפומפיי

לאחר שבוע של עבודה קשה ומפרכת החלטנו 13 אנשי צוות קצינים ומשפחות לנצל את היום החופשי שניתן לנו לטיול מאורגן לעתיקות פומפיי.

יצאנו לאחר ארוחת בוקר כמתוכנן באוטובוס שהמתין לנו ליד הרציף ובו נהג ומורה דרך. מהנמל נסענו לכיוון פומפיי ובדרך עצרנו ברונודיו שהוא בית מלאכה לעיבוד צדפות ים. את הצדף מלטשים עד שהוא מגיע לעובי הרצוי ולאחר מכן עושים מהצדף צורות מצורות שונות: דמויות של נשים, פרחים וכו'. לאחר הגימור מעבירים את המוצר למוזיאון הסמוך בתור טבעת, עגיל או תליון.

לאחר שהייה של כ-20 דקות בבית המלאכה ובמוזיאון הצמוד אליו המשכנו למוקד הטיול — לפומפיי.

פומפיי הייתה עיר יוונית שנכבשה בידי הרומאים. עיר זו נהרסה פעמיים. פעם ראשונה בשנת 62 לספירה מרעידת אדמה. ובפעם השנייה בשנת 75 לספירה שאז נהרסה וכוסתה בלבה. בהתפרצות

ולמרות זאת כבר משעות הבוקר התאספו שם המונים (כ-50 אלף איש) שציפו לברכתו של האפיפיור.

בשעה 12.00 בדיוק יצא האפיפיור, כאשר הופיע בחלון מחא הקהל כפיים וצעק כאילו היה זה איזה אליל רוק. בזמן שנשא האפיפיור את דרשתו היה שקט מוחלט, רק טפטוף הגשם על המטר ריות נשמע בחלל. בסיום הדרשה, שער-כה כ-20 דקות ערכנו טיול בואתיקן באופן חפשי כשמצטלמים ותופסים פרוות ליד כל פסל.

בהמשך הטיול עברנו למצבת החייל האלמוני, הצטלמנו שם כל משתתפי הטיול ומשם עברנו לסויר ברחובות רומא החדשה, כשהמדריך דואג להסביר לנו כל דבר. משם עברנו לקוליסאום שבו (לכל מי שלא יודע) מקום האצטדיון שבו נערכו בימי האמפריה הרומית קרבות בין היות טרף לעבדים, ובין גלדיאטורים לבין עצמם וכך סיפקו שעשועים לקהל ולקיסר. עברנו גם בגן שאליו היו לוקחים את המנצחים, רוחצים אותם ומעניקים להם כבוד גיבורים.

הקוליסאום מוקף בארבע שיערי נצחון שעל אחד מהם כתוב בלאטינית, "יהודה נפלה". זהו שער שהקימו הרומאים אחרי דיכוי המרד בארץ ישראל, ורטש עובר בעצמותינו — כמה חשוב היה לה לאימפריה, הנצחון על אבותינו...

המשכנו בדרכנו אל מקום הנקרא "פונטנה". זוהי בריכה שבתוכה מספר פסלים יפים ולפי הספורים זהו מקום הממלא משאלות לב אדם. אם ברצונך שתתמלא איזה משאלה אתה צריך רק לזרוק מספר מטבעות פנימה והמשאלה מתגשם. היות שהיינו "ילדים טובים" החליט המדריך להראות לנו גם את משרדי ממשלת איטליה, משם פנינו לכיוון היציאה מרומא כשבדרך אנו עוברים ליד האיצטדיונים שבהם נערכו משחי אולימפיאדת רומא.

בדרך חזרה בכביש הראשי כשכבר היה הכל חשוך, פתחנו בשירה ישראלית וקריאות עידוד לקבוצת נאפולי שנצחה באותו יום בכדורגל, שכן הרגשנו אחרי שבועיים במקום כבני בית, בסך הכל טיול יפה ומהנה שנותן כח חדש לעוד שבוע עבודה מעייף.

שטרית מאיר

צוער מכונה א.מ., "ערד"

המפורסמת של הר הגעש, "ויזוס".

בפומפיי טיילנו להנאתנו ברחובות העתיקים, בבית המשפט הנקרא "בולוקה" בככר השוק הנקרא "פורום". לאחר מכן בקרנו בבית המרחץ שכלל אמבט חם, אמבט קר ומרחץ אדים. טיילנו ברחוב הראשי, שהיה בימים הטובים, "השופינג סנטר", ומשם לבית בושת מפואר, שהיה בבעלות שני אחים, מקום זה לא היה מבייש את הפירמה גם בימינו. לאחר כשעתיים של שוטטות וצילומים בין ההריסות והעתיקות ולאחר שראינו את האנשים שניסו לברוח הלבנה כיסתה אותם והם נותרו כמו פסלים, יצאנו בדרכנו לאמלפי השוכנת במרחק של 60 ק"מ מפומפיי.

הדרך לאמלפי נסללה בשנת 1860 ויש בה כ-1060 פיתולים ונוף מרהיב. אמלפי היא עיר רומאית שנבנתה בסגנון ערבי. באמלפי אכלנו ארוחת צהריים איטלית-קית. לאחר מנוחה קצרה עלינו לאוטו-בוס שיסיע אותנו חזרה לנאפולי.

הדרך חזרה הייתה ארוכה ומייגעת, כולם נרדמו בכסאות האוטובוס המפואר. בסך הכל היה זה טיול מוצלח ומעניין בו למדנו קצת הסטוריה רומית, קצת גיאוגרפיה ובעיקר נהנינו מאד.

כתבו:

ורדי עחד, גבל שלמה

קדטים סיפון א/מ, "ערד".

ברומא תנהג כמו רומאי

להיות באיטליה ולא לבקר ברומא זה כאילו לא להיות באיטליה. ובכן, יוצאים לדרך:

השכמה ב-06.00 בבקר יום ראשון. לוגמים את כוס התה ורצים לרציף, שם מתכה לנו מיניבוס עם נהג חייכן, ומדי ריך תיירים אדיב. נסענו בכביש הראשי המוביל לרומא במשך שעתיים ועד לתוך רומא עוד 20 דקות כשבדרך עצרנו לארוחת בוקר. היעד הראשון בעיר היה כיכר הוואתיקן. ומכיוון שהיה זה יום ראשון בו עורך האפיפיור מיסה, החלטנו להשאר ולראות מה זה בדיוק. היה גשום

תמונות המדבורות בעד עצמן א.מ. "תל-אביב" בסערה



צילום סוכ' ראשי צורקלו

בנוסף לכך, CO עשוי להיות תערובת נפוצה עם אוויר. מזה ימים רבות מברר קרת המצאות CO במערכות פחם מכותת ויש לשקול בקרה מסוג זה בשביל מעריכות שינוע הפחם שכן פחם יבש עלול לגרום לרמות אבק גבוהות במערכות אלה.

במערכת דיכוי התפוצצות אינה מור נעת פיצוץ, אלא מופעלת על ידי עליית הלחץ ומשתחררת חומר מסוים במהירות תוך עצירת תהליך הבעירה בשלב מוקדם ביותר, תוך בלימת עליות הלחץ וצמצום הנוק הנגרם. החומר המדכא יכול להיות "MALON" (ברוטו) כלורופילאורומטאן) מים או כל חומר מאושר אחר אשר פותח ונוסה על ידי רשויות דוגמת מיטטר החופים האמריקאית.

בהקשר של הנחיות לווידוס, מוסבת תשומת הלב לבעיות יציבות העלויות להתעורר בקשר לשינוע פחם כמקור דלק באניה.

תקנות אימקו לשינוע והיר במטעני צובר מדגישות את הסיכונים והכרוכים בהובלת מטען צובר, כולל סוגים שונים של פחם — ובעיקר בקשר ליציבות, מפורטים אמצעי הזהירות שיש לנקוט בהם כדי למנוע מומנט נטיה הורג כתי צאה מתוזה אפטרית במטען, כללים אלה יפים, כמובן, גם לבתי פחם.

התקנת מערכות שינוע פחם מאוורי בתי הפחם ואל הדר הווידוס עלולה לפגום בכיור עמידת סוגי אניות מסוימים בדרישות היציבות של אמנות בניג אומיות. אם לא יינקטו צעדים לעמידות מהינות בית הפחם בפני מים, יוגדל אורך הדרי המכוננת מבחינת כוטר הצ" פה באורך בית הפחם.

גורמים רבים השלובים זה בזה ישי פיעו על תחית הפחם כדלק ימי קשה ביותר להעריך את ההשלכות הפוליי טיות והכלכליות אך הטיקולים ההנד" סיים בקשר עם הציוד לא מציגים בעיות עיקריות רבות, אם בכלל. לא כל התוצאות של "מטבר האנגריה" יהיו בלתי יציבות. פחם מהווה עדיין את מאגר הדלק ממקור מאיפנים הגדול בי עולם, ומטבר האנגריה נתן לענף ה" ספנות את התמריץ ואת התנאים הכל" כלים לפיתוחו מחדש כחומר דלק ימי. מאמר זה תורגם ברשותו האדיבה של עורך חוברת לווידוס 100A1

תרומה לליב"י

ההלת החברה תרמה ללב"י שהיא הקרן להתעצמות צה"ל. גם עובדי המשרד תרמו בין יום חופשה אחד ל-3 ימים, כמה תתרום אתה? בגליון הבא נפרסם את תרומתה של כל אניה.



הקרן להתעצמות צה"ל

וזאת לתעודה

כי

"אל-ים", תבות אניות משא בע"ע

הדימה תרומה למען בטחון ישראל

והתעצמות צה"ל

ישראל סחורב
י"ד חועד הצבאי

24. 2. 1981

שטיפת מיכלים בדלק ו„ערוי דם לווריד“



„מכיוס“ את ליאון מרקוביץ להנשמה מפה לפה.

ימאים היורדים לחוף כדי ללמוד ולעמוד בבחינות המעניקות להם את ההתקדמות בסולם הפיקוד — זהו חזיון נפוץ שכבר הורגלנו לו. כמעט מדי גליון אנו פוגשים בהם, מתארים את מהלך חייהם ולימודיהם, שומרים את הערותיהם והשגותיהם. אולם הפעם פגשנו במשהו שהוא עדיין חדש וקצת יוצא דופן: רב חובל הלומד כיצד לשטוף את מיכלי ספינתו וכיצד להציג את חייו של איש צוות בעת חרום. את הדברים החשובים האלה לומדים כמובן, בקורסים נפרדים, שכל קשר ביניהם הוא מקרי בלבד.

ה„תלמיד“ הפעם הוא רב־חובל שמואל ניר, גבר מוצק בן 36, בוגר מגמת הדייג במסמורת, אשר התחיל את שירותו באל־ים בשנת 1972 בתור קצין ראשון. שמואל ניר, תושב הרצליה, נשוי ואב לשלושה, משרת בקו המיכליות של החברה. על פי האמנה לבטיחות החיים בים, המתייחסת לבטיחות במיכליות ומניעת זיהום הים, הייב להיות בכל מיכלית קצין המוסמך לתפעל שטיפת המיכלים בגמר הפריקה באמצעות מיתקן התזה מיוחד היונק מן הדלק עצמו. מיתקן זה מנקה את שאריות הדלק בצורה מוחלטת ובכך מצטמצמת כמות הדלק הנשארת במיכלים עם גמר הפריקה, דבר המצמצם את הצורך בשיטפה במים, הגוררת לעתים קרובות זיהום הים (או הנמל).



ד"ר ש. בורשטיין,

מנהל מחלקת ההתאוששות ושירותי מדיקו בבית חולים רמב"ם בחיפה.

השיטפה בדלק גולמי (COW) וכי אנשי הצוות המבצעים את השיטפה יהיו בעלי הכשרה וסמיכות לביצוע הפעולה. אי לכך, פתח המכון להכשרה ימית

בעכו קורס התמחות בנושא „שיטפת המיכליות בדלק גולמי והמהזור הראשון נפתח בחורף 1981. ועדת הסיפון הכינה את תכנית הלימודים ואת מסגרת המיבוי הנגים אשר העוברים אותו יוסמכו לתפקידים. את הבחינה המעשית עוברים קציני הסיפון על אחת ממיכליות הכרת אל־ים המצוידות כבר במיתקני הטיפול התיקניים.

אחד ממישתתפי הקורס הראשון בעכו הוא, כאמור, רב חובל שמואל ניר. האמנה החדשה — מסביר שמואל ניר — דורשת הימצאות מיתקן שטיפה בדלק גולמי וכמו כן מערכת לדחיסת גז אינרטי למיכלים, כדי לסלק מים את החמצן ולהבטיח על ידי כך מניעת אפירות של התלקחות. לצורך הפעלת שתי המערכות (כשהשניה מבטיחה שלא תארע התלקחות בשעת שטיפת המיכלים בדלק, הנע"ה שית בלחץ רב), הייב להיות באניה קצין טאוטן, אשר ידע לתפעל ולפקח על שתי המערכות. האמנה דורשת כי קצין זה יהיה בעל הסמכה כ„קצין בקרת מטען“ העונה על דרישות הפעלת שתי המערכות. לפיכך הנטייה היא שכל קצין במיכלית, כולל רב החובל עצמו, עבר את הקורס ויהיה מוסמך לכך.

כדי לאמן ולהסמיק את הקצינים — ממשיך רב־חובל שמואל ניר — מקיים המכון בעכו קורס בן שבוע. בסיומו, או בשלב מאוחר יותר, מבצע כל תלמיד



לאון מרקוביץ, מקבל" הנשמה.



החברה מתאמנים אחד על השני ב"אינפוזיה".

סייע בתנאים אלה, בתקופה שלעולם לא יודקק להפעיל את הידע שלו למעשה.

מוסיף ומספר רב החובל אריה קרזבום מרכז ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסחר:

קודם הקשר עם "מדיקו" מאמצעות ועדת הבטיחות

בית חולים רמב"ם בחיפה משמש זה שנים רבות כנותן שרותי יעוץ רפואי לאניות צי הסחר הישראלי. מספר ימאים לא מבוטל אסיר תודה לשרות זה הניתן במסירות הראויה לשה.

עצם העובדה שהחלפת המידע בין האניה לבית החולים נעשית בשפה העברית, גורמת לתחושת הקלה לרבים מהנוקקים לשרות זה.

בתקופה האחרונה נעזמו רופאי בית החולים לסיורים באניות על מנת שיכירו מקרוב את התנאים והציוד העומד לרשות הימאים.

מבקורים אלו ומנסיון העבר נחשפו מספר בעיות שיש דרך לפתורן. מי מרבי החובלים לא דמיון לעצמו בחרדה את היום בו ידרש לפעול מיידית להחייאת נפגע, או שיקבל הוראה חד משמעית מהרופא בחוף, לבצע עירוי. למרות שבי רוב האניות קיים ציוד חיוני זה להצלת הנפגע או החולה, היה חוסר נסיון מעשי בשטח זה.

ראש מחלקת ההתאוששות בבית רמב"ם ד"ר ש. בורשטיין, הסכים מיד

לפני זמן לא רב, בהיותנו באוקינוס ה"אטלנטי, נתקף אצלנו מלח ספרדי בכא" בים עזים באזור הבטן. מאוחר יותר התברר כי כוב הקיבה אצלו החל מדמם. ואנחנו כמובן, לא ידענו לאבחן מה קרה לו. מאחר והיינו מרוחקים שלושה ימי הפלגה מהנמל הקרוב ביותר, דיווחנו על כל הקורה לתחנת "מדיקו" והרופא הורה לנו, באחד השלבים, לבצע אינפוזיה. 14 שנה לפני כן למדנו בשיעורי העזרה הראשונה, באופן תיאורטי בלבד, איך לעצות אינפוזיה. משייח לא היה באניה אדם שהתנסה בכך קודם לכן, באלחוט הסביר לי הרופא, צעד אחרי צעד, איך לבצע את הדבר. למרות שביצענו הכל כראוי, לא החזיק המלח מעמד ונפטר בטרם הגענו לנמל. מקרה זה הידד אצלי את ההכרה בחשיבות שיש לייחס לענין הגשת העזרה הרפואית.

הפעם כבר למדנו בקורס ביצוע אינפוזיה הלכה למעשה, כאשר אנו עושים זאת איש לרעהו — מחייך רבי-חובל ניר — ריעננו את ידיעותינו בהלכות הנשמה מפה לפה, עיסוי לב וכדומה ועתה אני חש עצמי בטוח יותר ביכולתי להעניק עזרה ראשונה במקרי חירום. הייתי ממ" ליץ על קורסים כאלה לעתים קרובות יותר. מדובר כאן בחיי ימאים ובצורך לפעול במהירות בתנאי ניתוק, כאשר לעזרתך עומד יעוץ אלחוטי בלבד. אני סבור שכל ימאי חייב לדעת לפעול ול-

טיפול מיכלים, על מיכלית של חברת אליים לאחר מכן, ולאחר שעמד בכל הבחינות, מוענקת לו ההסמכה הנדרשת. הקורס עצמו מעניין ומרענן. אני אישית למדתי בו דברים רבים שלא ידעתי בתחום הרחב של הבטיחות. תקופה ממור שכת של שירות על מיכלית פוגמת בערנות שלך ומכהה אצלך במידה מסוימת את תודעת הבטיחות והזהירות. אחת פשוט מפסיק להקפיד על קוצו של יוד. זהו תהליך הידוע לא רק על מיכליות, קורס כזה מעלה אותך לרמת ערנות חדשה. מעורר דבויים שנרדמו בתודעתך. לכן אני ממליץ שכל קצין יעבור קורס כזה. לטובתו ולטובת הענין. את שהותו בחוף ניצל רבי-חובל "מור" אל ניר כדי ל"תפוס" קורס נוסף. קצר מאוד, בן יום אחד בסך הכל.

המדובר בקורס לעזרה ראשונה, ש" מגמתו הגשת עזרה רפואית דחופה בלב ים והוא נערך בבית החולים רמב"ם בחיפה.

היום — מסביר רבי-חובל ניר — מכניסים לאניות ציוד ומיכשור רפואי חדש. זה כולל מכשיר למדידת לחץ רם, א.ק.ג., הנשמה מלאכותית ועירוים למרי ניהם. אמורים להשתמש בהם באניות בעתות חירום, הן באורח עצמאי והן תוך כדי קשר שוטף עם תחנת "מדיקו". אני אישית רגיש במיוחד לענין העזרה הראשונה — מספר רבי-חובל ניר —

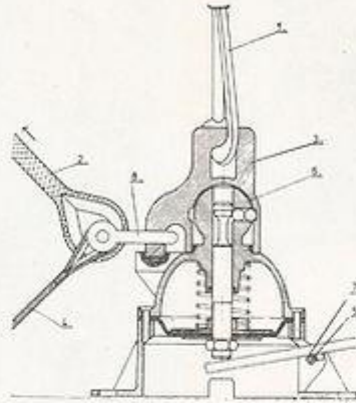
יחידות ניתוק הידרוסטטיות לסירות הצלה

החרטום כל הזמן בחוץ מלא יוצר חשש שרפסודות מנופחות במלואן או למחצה יגררו למצולות עם האניה אם ישכחו להכריז מחדש תוך שימוש במערכת כות חוליה הלשה. חברת פוגייקורה משווקת מערכת שליטה-מרחוק מהגשר לניתוק רפסודות המאוחסנות על משגריים באניות נוסעים. המנייה מותקנת עם מיכל אויר על המשגר/עריסה. מיכל אויר דחוס נמצא על הגשר והיחידות מחוברות ביניהן בצינורות לחץ גבוה מנוחשת. הפעלת המיכל בגשר מפעילה את המייכלים היחידים תוך ניתוק הרפסודות המאוחסנות על המשגרים בו זמנית.

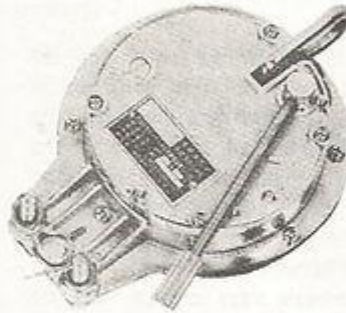
דומה כי יישום תקנות בינלאומיות בנוגע להתקנת מנייה בכל סוגי האניות יצר בעיות מספר. אין ספק כי לסוגים מסוימים של אניות קטנות צורך גדול יותר, שכן הן מועדות יותר להתהפך ולטבוע בפרק זמן קצר, ובשביל סוגים אלה נדרשה כבר מוזמן חקיקת מנייה. פחות ברור הצורך של אניות גדולות, בעלות חלוקה נימית נאותה, במנייה, ויתכן שמוטב, לאור כמה מהבעיות שתוארו לעיל, להקדיש תשומת לב מפורטת יותר לניצול מנייה בספינות מסוגים אלה לפני חקיקת תקנות כוללניות הנוגעות לכל הסוגים.

בעיות אלה בנוגע לשימוש ביחידות ניתוק הידרוסטטיות חייבות לבוא על פתרון כעת, לפני שיוכיח לנו אסון כלשהו מה החסרונות באימוץ כוללני של מערכות מנייה צפות-חופשי ומתנת קותי-חופשית.

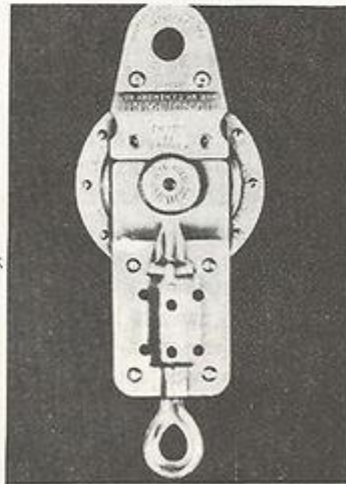
מאמר זה תורגם ברשותו האדיבה של עורך
Safety at Sea



חתך של מנה מתוצרת תאנר, המציג את עקרונות המעולה הבסיסי. שים לב לחבל החטום (2) ולחוליה החלשה (4).



למעלה, יחידת ניתוק אוטומטית C₂ מתוצרת מפעל המצנחים פוגייקורה מיפן, ולמטה, מנה „רפטוני“ של חברת סי.גיי. הנדרי.



לפעול, וקבל הסכמת בית החולים לקיום ימי הדרכה מעשית לקציני צי הסחר. סוכם שבכל יום ראשון בשבוע נתנן הדרכה מעשית לארבעה קצינים מדרגת חובל שני ומעלה, כך שכל אחד מהמש"ת תתפס מקבל את מלוא תשומת הלב. הציוד הנדרש להדרכה נתרם ע"י בית החולים, וחלק ממנו מסופק ע"י ועדת הבטיחות, ההדרכה עצמה מבוצעת ע"י הרופאים במסירות רבה.

יום הדרכה כזה הנמשך כ-3 שעות בלבד, מחייב את המשתתפים בו לבצע מעשית איש על רעהו, פעולות ההיאה והנשמה, עיסוי לב משולב בהנשמה, פעולות בציוד כגון נתיב אויר, „אמבוי“, הפעלת ציוד החמצן הרפואי, הסברים ותרגול מעשי במדידת לחץ הדם, העברת רישום פעולת הלב לבית החולים באמצעות מכשיר רדיו/טלפון באניה ובצוע עירוני נוולים לוריד.

מאז החל הקורס עברו אותו כ-40 קצינים ורבי חובלים מכל חברות הספנות כולם הביעו את דעתם שהנלמד והמיושם בו, הינו חיוני ביותר.

בעיה אחרת שהתעוררה במהלך היעוץ הרפואי היא, שלא כל האניות מצוידות ברמה שווה של ציוד, בכמה מהן חסר ציוד שעשוי להיות חיוני להצלת חולים או נפגעים, כן חסר בהן ציוד שהיה מקל על הרופא המיעץ להגיע למסקנות מברר סטות על מצבו של החולה.

כמובן שבמקרים של חוסר מידע מס' פיק, יעדיף הרופא להפנות את האניה לנמל הקרוב ביותר לפינוי החולה לבית חולים.

בנוסף לקשיים וההוצאות הכבדות הקשורות בפעולה כזו, נשארים האחראים באניה חרדים ודואגים לשלומן של החולה מתוך חוסר ידיעה על מצבו עד הפינוי. אני תקוה שבעיה זו תבוא על פתרון נה בקרוב, לאחר שחברות הספנות, הערות לנושא זה, יעלו את רמת הציוד באניות בהן הוא חסר. כאן ברצוני לאחל לכולכם שלא תודקקו לציוד, ולא ליישום הנלמד בבית החולים.



"אולפן להכונאים" על האניה "תל-אביב"

שבעה קדטים במחלקת המכונות חזרו ארצה לאחר הפגתם הראשונה. שבעה קדטים שהמכנה המשותף שלהם הוא ארץ מוצאם וגילם — מעל ההמוצע שאנו מורגלים בו במסגרת כזו. שבעה שפת אמם רוסית ורקעם השאיפה לרכוש את הידע הדרוש כדי לעבור הסבה ממכונאים יבשתיים למכונאים של ים.

האניה "תל-אביב" וחברת אל-ים היו הבסיס המוצק שממנו הת- ופשר להם לבצע את שאיפתם. עם שובם מההפלגה, כשהאניה עמוסה רעינים, נערכה לכבודם קבלת פנים. אם תרצו — קוקטייל. אם תרצו — "בנקט" ציוני.

לא היו באולם האירוע שום כרזות ציוניות. לא נישאו נאומי מליצה ציוני- נים. לא דיברו שם גבוהות ואף על פי כן היתה "אווירה ציונית". היתה תחושה כי מה שנעשה כאן הוא ציונות אמיתית; נטלו עולים חדשים מרוסיה. לא צעירים, שזה עתה אך החלו דרכם בחיים; כאלה שקורת גג אמנם סופקה להם, שחינוך לילדיהם ניתן, אולם הדבר החיוני ביותר — תעסוקה הולמת לכישוריהם ונטייתיהם — לא נמצאה. נטלו את

השבעה ותוך מאמצים בלתי פוסקים לעקוף מגבלות בירוקרטיות שונות מסר- נות ומוורות הופכים אותם לקציני ים מן השורה.

זו לא בעייה של פרנסה מיידית, של קיום. של לחם לבני ביתם — מסביר לנו מר צדוק אשל. מהחבל הימי לישראל, אשר טורה רבות בנושא קליטת עולים חדשים במקצוע הימאות — הגבול בין קליטה וירידה מן הארץ, במקרים רבים, הוא דק ביותר. העובדה שהעולה החדש מרוסיה אינו מופקר למחסור, שיש לו מרכז קליטה, שיש לו דמי אבטלה, אינם פתרון. כל עוד אין לו תחושה של הש- תלבות ושל עצמאות-מקצועית-כלכלית, הוא נותר חשוף לפיתויי ירידה למקומות אחרים בעולם. ששם הוא יגיע לפתרון בעייתו האישית בתחום זה ביתר מהירות וקלות. אנו חייבים, איפוא, לעשות הכל כדי לשלב אותם — במקרה זה במקצועם כמכונאים — במהירות המירבית. לחתוך עבורם פינות ולהקנות להם לאלתר את התחושה כי הם חלק מהעניין. ובתחום זה הלכה לקראתנו חברת אל-ים ועשתה הרבה למען קבוצת העולים האלה.

הראשונה.

נישאים נאוטים קצרים, ברכות מלב אל לב. מעט מאוד מליצות. הרבה אמת ומי שעונה למברכים ומתעקש לעשות זאת בעברית הוא קאוונסקי סמיון ה"מנהיג הטבעי של הקבוצה הרוסית — גבר גבוה ומקריח כבן 40. שעלה ארצה בנובמבר 1979 עם אשתו, בנו ובתו.

לאט, כשפה ושם הוא תר אחרי המלה העברית החסרה, כשהוא מתעקש להמ- שיך בעברית ולא להסתמך במתורגמן. הוא מספר על תהליך הסבתם של אנשי הקבוצה להיות קציני מכונה. הוא מעלה על נס את צוות האניה ומרעיף שבחים על ה"פנסיונר" מלינוב, אשר נעתר לבקשת אל-ים ועלה לאניה להיות המו- רה, היועץ והאבא של קבוצה זו. נוסף לאשיותו החמה ולכושרו המקצועי כבש ייתם מלינוב בשליטתו המלאה בשפה הרוסית, עובדה שהקלה עליהם ללא ספק את החיים.

לסמיון קאוונסקי, כמו לשאר ששת חבריו לקבוצה, זוהי הפלגה מקצועית ראשונה.

סמיון סיים את חוק לימודיו בקישנב, שרת ילוש שנים בחיל השריון הרוסי, עבד כמהנדס במפעל למכונות חקלאיות. תוריו הגיעו לישראל שלוש שנים לפניו והשתקעו בנתניה. סמיון, אשתו, בנו ובתו הגיעו ישר למרכז הקליטה בכר- מיאל. בעוד אשתו משיגה עבודה כמב- קרת-טיב במפעל תעשייתי בכרמיאל, מסתובב סמיון ומחפש, ללא הצלחה,



- סיג אטל — לנשוואו
- קנישי רולנד — לנשוואו
- אולאי פרוספר — לנשוואו
- טרוסם חיים — להולדת הבת
- מן שלמה — להולדת הבת
- נחמן שי — להולדת הבת
- לוי ראובן — להולדת הבת
- משעולי אהרון — להולדת הבת
- הלוינן נחום — להולדת הבת
- רוטייד טשה — להולדת הבת
- יפת — החיים — להולדת הבת
- לוי צבי — להולדת הבן
- עמר הפאל — להולדת הבן
- רקנאטי יעקב — לנשוואו בנו
- סננה אלי — לבר המצוה של בנו



תעודות סמיכות

- אבני באיר — רב חובל
- לוי אריה — רב חובל
- שי נחמן — חובל שני
- אפרון חיים — חובל שלישי
- מן דוד יעקב — חובל שלישי
- דורון אלעמי — חובל שלישי
- קנישי רולנד — מכי ראשון
- תהאובו יעקב — מכי ראשון
- עמיאל יוסף — מכי שלישי
- יהר יוסף — מכי רביעי
- היתרים אלה הוצאו לאחרונה ע"י משרד התחבורה
- איון אפרים — חשמלאי א.מ. ערד
- יעקב ברוך — חובל שלישי א.מ.
- הר הכרמל



תמונת מחזור עם רב חובל בובן מאיר, המדריך" מכונאי ראשי מלינוב זאב
וה"שושבין" צדוק אשל מהחבל הימי לישראל.



מר א. ברכה נושא דברי ברכה



מימין לשמאל: מכונאי ראשי זאב מלינוב, מר צדוק אשל, רב חובל מאיר בובן
מר א. ברכה ומר פיטורוק.



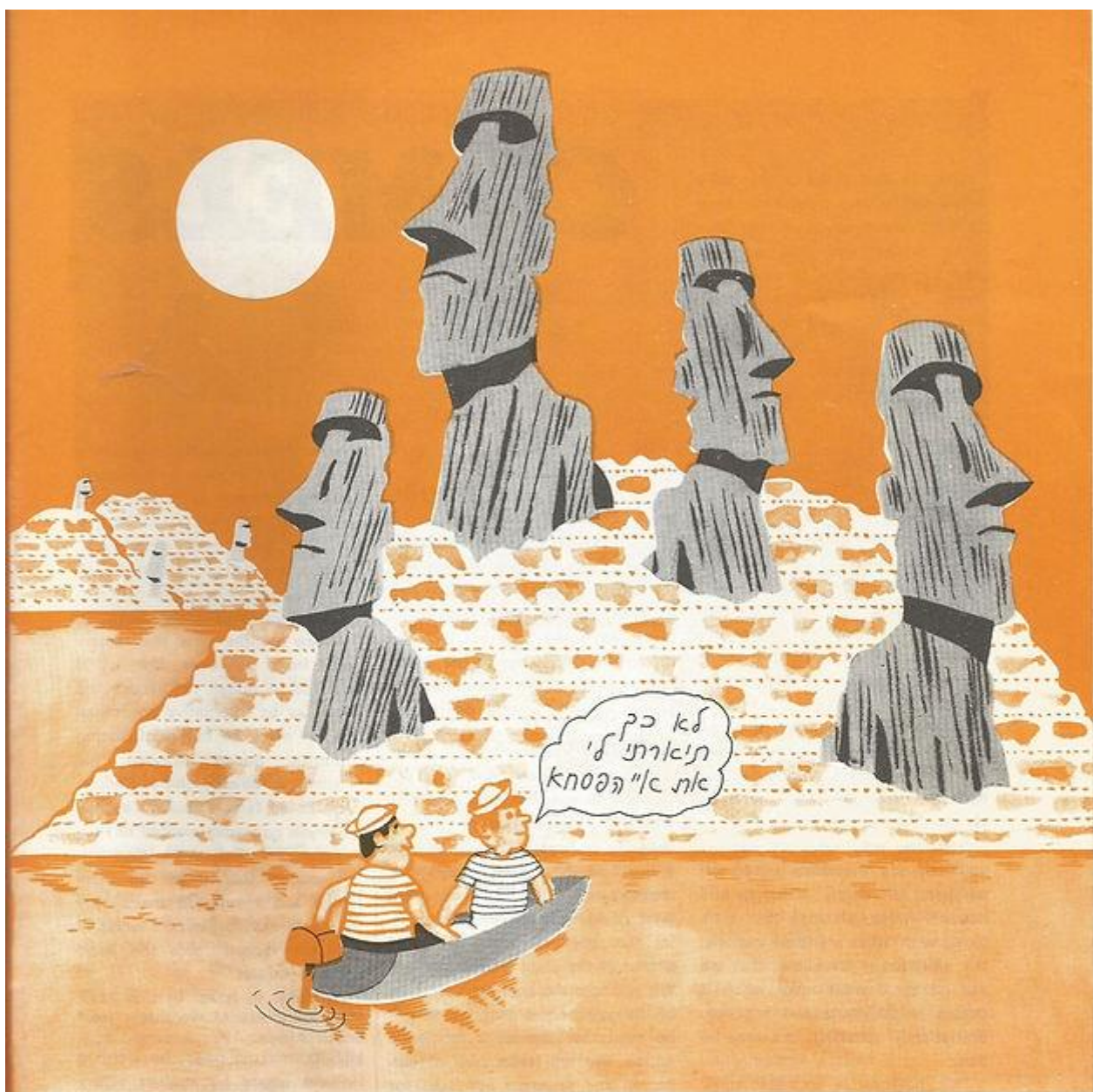
מר פיטורוק יו"ר החבל הימי לישראל נושא את ברכתו.

היובי בהחלט. לכל הצדדים. מיד עם סיום הקוקטייל מתיישבים אנשי הקבוצה עם רב חובל גור לשולחן ועושים "סידור עבודה" שנים מבין השבעה נשארים לשרת על "תל'אביב". השאר משובצים באניות אליים העומדות להגיע ארצה בזו אחר זו.

מכונאי מעולה ואינציקלופדיה מהלכת על שמם בהרבה תחומים שאינם שייכים בדיוק לים ולמכונה. לכל אחד מאתנו נותרו עוד כמה בעיות לפתור, הם מסבירים. אחד צריך לעבור בוהן באנגלית, אחר בחתירה בסירת משוטים. לכל אחד נותר איזה ונב קטן שהסבה מהירה אינה יכולה לפתור אותו. אבל בסך הכל הוא חיובי. — כך הם מסכמים.

התעסקה שתהלום את כישוריו ונטיותיו. הוא ביקש לעבוד בים. אך קשיו שפה. בעיות שרות בצבא וכדומה מכשילים את נסיונותיו. הוא היה ממש על סף יאוש. אימר לנו צדוק אשל. הבעייה נפתרה כאשר החבל הימי לישראל מארגן קבוצת עולים מרוסיה המבקשת הסבה לים. אליים משתפת פעולה. מיניסטר למבצע את המכונאי הראשי בדימוס מלינוב. בינואר השנה מצטרפת הקבוצה לאניה "תל'אביב". המשמשת להם בית ספר צף. כל שבעה חברי הקבוצה — שאגב לא הכירו איש את רעהו עד לעלותם לי — נשארים בים. מצטרפים לחברת אליים. לאחר הפלגה נוספת יקבל סמיון דרגת קצין רביעי. כעבור עוד הפלגה יעוטר בדרגת קצין שלישי ואז יוכנס למסלול הקידומים הרגיל.

האווירה סביבנו באניה היא טובה מאוד. אומרים אנשי הקבוצה הרוסית. היחס היה מצויין. רב החובל ושאר אנשי הצוות עזרו לנו גם כאשר פה ושם הכי בדנו עליהם. סוף סוף היינו שבעה אני שים מחוץ לתקן. הפועלים שלא במס' גרת התעסקה הרגילה. זאב מלינוב היה נפלא! הם מתפעלים. היא באמת אדם לא



לא כק
תיארתי לך
את א"י הפסחא

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF "EL YAM"

No. 73

SPRING 1981

Printed in Israel