

חגיגות חלום

בין גליון לגליון, התרחשו כמה מאורעות בחברה.

בגליון הקודם בשרנו לכם על הסכם בראשי תיבות שנחתם עם ממשלת ישראל, להובלת גרעינים מארה"ב ומקנדה. בראשית 1984 נחתם ההסכם הסופי. זהו הסכם לטווח ארוך. הוא מבטיח, כי בשבע שנות ההסכם תהיה תעסוקה מלאה ל"מינרבה" ותעסוקה חלקית ל"יבוי".

כן סיכמנו הסכם עם מפעלי ים המלח להובלת אשלג באניות המובילות גרעינים ארצה בדרך מערבה. אניות אלה תטענה אשלג באשדוד. האשלג מיועד, בחלקו, לצפון אירופה ובחלקו האחר לחוף המזרחי של ארצה"ב. במסגרת זו יפליגו האניות למל יעד חדש נמל מוביל שבמדינת אלבאמה, בצפון מפרץ מקסיקו. גם תוקפו של הסכם זה יהיה לשבע שנים, ואין ספק שיתן תוספת תעסוקה לשתי אניות הצובר שלטו.

אירוע נוסף, שחלקו כבר נרמז בגליון הקודם, הוא מכירתן של "הר סיני" ו"הר כרמלי" שתי אניות אשר שרתו אותנו ב"אמונה ובמסירות" – "הר סיני" במשך עשרים ושלוש שנים, ו"הר כרמלי" שתיים עשר שנה.

השפל המתמשך בתעריפי התובלה הימית חייב אותנו להוציא את השתיים מן השירות, שכן, השימוש בהן אינו כלכלי עוד מפאת נפחן הקטן יחסית. במקומם הכנסנו לשירות את "המינרבה" ו"יבוי". לאחרונה סיימנו את הסבת מערכת הבקרה של "יבוי" לחדר מכונות בלתי מאויש (אוטומטי). ה"יבוי" היתה האניה היחידה בצי החברה שחדר המכונות שלה לא היה אוטומטי במלואו.

ממש עם סגירת הגליון התבשרנו שהאניות "לאונו" ו"אריאלה ג" זכו, יחדיו, במקום השלישי בתחרות הבטיחות של צי הסוחר הישראלי לשנת 1983-4; שניים מעובדי החברה רב חובל אדם הרבסט ומלח כשיר יצחק אוהיון זכו בפרסים אישיים. ברכות לצוותים הזוכים ולרב חובל הרבסט ולמלח כשיר יצחק אוהיון – כן ירב.

אנו ממשיכים במאמצינו להיות יעילים יותר וכלכליים יותר. ההתקדמות בנושא זה לא קלה, אך בתקופה קשה זו, זוהי הדרך היחידה. רק אם נתמיד בה נצליח.

המערכת

מגדור מלת ס'ס

- קנולי רוני – להולדת הבן.
- תחאוכו יצחק – לנשואיו
- בולטובסקי בוריס – לנשואיו
- דוד מורסיאנו – להולדת הנכדה
- קליין רפאל – להולדת הבן
- פסקל יצחק – להולדת הנכד
- אפללו מאיר – לנשואיו
- שוטלנד יהודה – להולדת הנכדה
- עבדי ששון – להולדת הבן
- רובין רפאל – לנשואיו בתו
- דוחאן וואליד – לנשואיו



תעודות סמיכות

- ארו נמרוד – חובל שני
- ברוך יעקב – חובל שני
- צנטר יוסף – מכונאי שני
- אונגר דני – חשמלאי
- מירצקי מרק – חובל שני
- דדון שלמה – חובל שלישי
- בקוש חיים – מכונאי שלישי
- רפאילוב ירוחם – מכונאי שני



לצוערינו

- גורוחובסקי אורי
- ממון עמרן
- עם גיוסם לצה"ל, ברכות לשרות מוצלח ונעים.
- לקרנבאוס זיאן ברכות לשובו לעבודה והחלמתו.
- לרב חובל נאמן יורם ברכות, לקבלת פיקוד ראשון. עלה והצלח!

- אנו נזכור תמיד את מרקו ברכה כאדם נעים הליכות שהיה מאד נעים לעבוד במחיצתו, נכון תמיד לכל קריאה גם אם זה באופן פתאומי, עובד מסור וטוב.
- לחברת אליים ולחבריו בעבודה הוא יחסר מאד וזכרו לא ימוש מלבנו.

מרדכי ברכה ז"ל



לפתע בחטף נלקח מאתנו מרדכי ברכה (מרקו) והוא רק בן 52 שנה. מותו הכה את כל יודעיו ומכריו בהלם, אדם עליו ואוהב חיים שעוד באותו יום צחק והתבדח עם כל חבריו באניה והנה התקף לב קטלני אחר והאדם איננו.

זדקוד על...



טבח ראשי חיים לוי

חיים לוי, בן 42, נשוי מלוס ארבעה ילדים, גר לפעמים בפתח תקווה. מגיל 20 הוא מבלה ברציפות על הים, ליתר דיוק – בין המטבח לחדר האוכל. לפני 22 שנה, לאחר שסיים קורס מלצרות בבית הספר "אורנים" בחיפה, התחיל לעבוד כמלצר באניה. היום, חיים לוי הוא טבח ראשי על ה"ליאון". למעשה, כל הסיכויים, שחיים היה ממשיך להיות מלצר עד לפנסיה, אלמלא מקרה שקרה לפני ארבע שנים בנמל נאפולי. ומעשה שהיה – כך היה...

"לפני ארבע שנים החליטה החברה להוציא למכירה את המיכלית "ליאון". העמדו את האניה בנמל נאפולי, עד שימצאו לה קונה. הצוות נשלח הביתה, או שפזרו באניות אחרות, ועל ה"ליאון" נשאר רק 12 אנשים לבצע עבודות אחזקה. אני הייתי מלצר באניה וכאשר צמצמו את הצוות, רוב החובל ביקש שאשאר על הסיפון, כדי לעזור לטבח הראשי. הסכמתו, למרות שלא היה לי כל מושג בעבודות המטבח. אמנם בשנות עבודתי הממושכות כמלצר ראיתי הרבה מאכלים וידעתי ממה הם מורכבים. אבל לבשל?

נכנסתי למטבח ואו לקח אותי הטבח הראשי לשיחה קצרה ובה הוא אמר לי, שבתוך כמה שבועות הוא יעשה ממני טבח שני. אני חייכתי. הוא הרי לא ידע עד כמה אני לא יודע לבשל, אבל למה לשבור לבן אדם את המילה? אמר אמר. שיינסה.

ה"קורס" היה יותר קצר מן המתוכנן. לאחר 21 ימים – לקראת ראש השנה – החליט הטבח הראשי, שהוא טס לארץ, כדי לבלות את החג בחיק המשפחה. אחד מאנשי החברה – למדני – שאל אותי, אם אני אוכל להסתדר לבד לזמן מה. כשאני חושב על זה היום, נראה לי שהייתי קצת חצוף בתשובתי, אבל אני עניתי: "מקווה שאסתדר". נכנסתי למטבח ונשארתי בו – יחידי – כמעט שלושה חודשים, עד שמכרו את ה"ליאון", משום שהטבח הראשי לא חזר לאניה. בסוף התקופה קרא לי למדני ואמר: אתה למלצרות לא חוזר. אתה נשאר טבח "קבוע". הוא גם הבטיח, כי כאשר אשוב לישראל ישלחו אותי לקורס טבחות מסודר באחד מבתי המלון. אני זוכר את הארוחה הראשונה שבישלתי.

המנה העיקרית היתה כבש בתנור. פעם אחת ראיתי איך הטבח הראשי מכין את זה וחזרתי בדיוק על כל הפעולות. האנשים אכלו את המנה וביקשו תוספת. הבנתי שהמבחן הראשון עבר בהצלחה.

אחרי שמכרו את ה"ליאון" הציבו אותי על ה"סי ואליאנט", בתור טבח שני. הפעם זה היה כבר מינוי רשמי. טומי ממחלקת כח אדם של החברה איחל לי "בהצלחה" וגם אמר, שהוא כבר רוצה לראות אותי טבח ראשי. ארבעה חדשים שרתתי על ה"סי ואליאנט", ובישלתי שם ל-40 אנשים. זה היה קורס יוצא מן הכלל. דוד ועקינן היה הטבח הראשי. הוא טבח טוב ולמדתי ממנו הרבה. אני שאלתי שאלות והוא ענה לי ברצון על כל דבר.

אחר כך עברתי ל"הקסאגרס" ושם שרתתי כטבח שני משך שנה. שוב נפלתי לידיים טובות, של הטבח הראשי הוותיק מרציאנו. מה שלא למדתי מוועקנין וממרציאנו השלמתי בעצמי על סמך קריאה בספרי בישול שקניתי. בתום השנה כבר ידעתי לבשל ממש. גם בחברה הכירו בכך והחליטו, שאני כבר יכול לעלות בדרגה, אפילו בלי קורס הטבחות במלון. הציבו אותי שוב כ"סי ואליאנט", אבל הפעם מינו אותי לטבח ראשי של האניה. מאז אני טבח ראשי ב"אליים", וכבר עבדתי על "הר-כרמל", "ליאון" החדשה, "מינרבה" ועכשיו – שוב – על "הליאון".

אני יודע לבשל בכל סגנון: צרפתי, סיני, ישראלי, אנגלי, אמריקני. את התפריטים אני מרכיב על פי רצונם של האנשים. בדרך כלל, הם מעדיפים אוכל בסגנון צרפתי. כמשך החדש אני מכין כ-25 תפריטים שונים, כך שהאוכל מגוון מאד וכמעט שאינו חוזר על עצמו לאורך ההפלגה.

רק מה? האנשים לא תמיד מבחינים בהבדלים בין מאכלים שונים. נגיד, בין סטק ברוזה (סטק טבול בקמח עם רוטב בתנור) לבין אסטופאב (אותו דבר רק בלי קמח). הם לא שמים לב, בדרך כלל, וחושבים שזו אותה מנה.

העיקר באוכל על האניה – שיהיה טעים, נקי ואסתטי. האנשים חייבים להיות מרוצים. האוכל צריך גם להיות מוזן מאד ושיהיו בו כל אבות המזון הדרושים לאדם. חשוב, במיוחד, שהמזון יכיל הרבה קלוריות, כי האנשים באניה עובדים קשה מאד.

המצרכים באניה הם משופרא דשופרא וללא הגבלה. אני קונה כל מצרך שאני רוצה. אפילו בית מלון של חמישה כוכבים לא היה מתבייש בחמרים כאלה. ואם גם הטבח יודע לבשל, לא פלא שהאנשים מרוצים. אז אני מרגיש שיש שכר לעמל וזה גורם לי סיפוק רב. בקיצור: אני יודע שאני מייצר משהו. כשאני רוצה לבשל ארוחה חגיגית במיוחד, זהו הספציאליטה דה לא מאזון שלי:

* מנה ראשונה – מרק סלוטטין, זהו מרק צרפתי עם חביתיות מבצק החתוכות לאיטריות. לא ראיתי שמכינים מרק כזה באניות אחרות. אפשרות אחרת: מרק רויאל, שמכניסים לתוכו קריש של ביצים.

* מנה שניה – פילה בקר עם תפוחי אדמה נוסחט וגור מאודה.

* מנה אחרונה – עוגת הפתעה. אופים טורט, מרפרים בו הבנית של אינגליש קייק ודוחסים פנימה כל מיני סוגים של גלידה, שכבה אחר שכבה. מכסים בשכבת טורט ונוצרת מעין קסאטה. מקפיאים ואחר כך מצפים מלמעלה בקצפת ובפירות מסוכרים. לפני ההגשה מחממים בתנור, עד שהקצפת מקבלת גוון חום. זהו ההפתעה: כחרץ – אפוי בפנים – גלידה.

אני בעצמי אוכל לא הרבה, ובאופן מסודר, למרות שאני נמצא כל היום בחוץ המטבח. אני לא חוטף על כן אני רזה. יתכן שטבח רזה הוא דבר לא רגיל, אבל עובדה. הנה דוגמא.

כשאני בחופשה בבית, אני לא מבשל כמעט. האישה מכינה את האוכל. למה? כי לדעתה, אני יקרן. אני רגיל להשתמש במצרכים הכי טובים ושם באוכל כל מה שצריך, לפי המרשמים הקלאסיים. כך אני רגיל. אבל בבית, אני לא יכול להרשות לעצמי להביא פילדה וסונטרקוט פעמיים בשבוע, כי זה יקר מאד. באניה – כן. רק לעיתים נדירות כשמבקשים לאכול ארוחה מיוחדת, אני מבשל ולא האישה אילו היה לי הרבה כסף, אולי הייתי עובד או הים ופותח מסעדה על החוף. זו תהיה מסעדה משובחת, על רמה, צרפתיית כמובן. אם כבר א כבר. אבל זה חלום לא מציאותי. אני רואה או עצמי נשאר על הים עוד הרבה שנים, כי אנ המשך בעמ' 4

חיים אומסי יוצא לגימלאות

אתה רואה אדם שבא יום יום לעבודה, משך 22 שנה, ונדמה לך, שכך זה ימשך תמיד. כי הוא הופך להיות גורם קבוע ומובן מאליה במקום, כאילו חלק בלתי נפרד מן החברה, שאי אפשר לה בלעדיו. כמו הבניין, למשל, שתמיד עומד ותמיד יעמוד באותו מקום ממש.

והנה, יום בהיר אחד, אומרים לך: חיים? חיים אומסי? — הוא כבר לא עובד כאן יותר. מה זאת אומרת, אתה שואל (נניח שחזרת עכשיו מהפלגה ארוכה ואתה לא מכיר את הסיפור), למה הכוונה? חיים אומסי יצא לגימלאות, עונים לך. ואז אתה שותק לרגע, מביט על עצמך ואומר: אלהים, איך הזמן עובר. ואולי חושב בלבך: מה לעשות, מודקנים. כולנו. חיים אומסי הוא בן 66, כמה שהוא לא נראה כזה. יש לו שתי בנות וכן ושמונה נכדים. ב-1950 עלה ארצה ממצרים, לא לפני שסיים אס את לימודי החשבונאות. תחילה הלך לעבוד בשירות המדינה והגיע למשרת מנהל משרד מס רכוש וקרקע פיצויים באזור עכו והסכיבה. ב-1962 הצטרף ל"אלי"ם והוא עובד בה עד עצם היום הזה. אח! שכחנו! עד 31 במרץ 1984, עת יצא לגימלאות.

תחילה עבד חיים במחלקת הצוות, אחר כך במחלקת האספקה ולפניו 12 שנים עבר להנהלת החשבונות, ואז הוטל עליו לנהל את הקופה. במסגרת תפקידו זה היה עליו לצאת עם כל הגעת אניה לחיפה, ללא התחשבות בימי חגים, שבתות וחול, בשעות לילה, בים שקט או סוער, היה יוצא עם סירת עוגן מתוך לנמל ועולה לפעמים גם עם סולם חבלים כשהסירה מתנדנדת עם הגלים מעלה מטה, כי הימאים ידעו מראש ר' חיים אומסי יגיע עם התיק לשלם להם את משכורתם וכך עבד עד פרישתו מהחברה.

"כשנים הראשונות" — נזכר חיים — "כל הנהלת החשבונות נעשתה באופן ידני, וזה היה קשה מאד, כי לחברה היו 17 אניות וכ-600 אנשי צוות. העבודה היתה איטית ומאומצת, אבל אף על פי כן לא היו פנצ'רים רציניים. לפני כעשר שנים עברנו לשיטה הממוכנת והיום כבר

עושה לך משהו בלב. התרשמתי מאד מן האווירה הנוחה, מן השקט שבו בצעו האנשים את העבודה. הם הישרו עלי בטחון ומשום שיש בהם מקצועיות רבה".

ועכשו כל זה מאחור. חיים אומסי פורש לגמלאות.

"מעשרים ושתיים שנה זה חתיכת חיים, שלישי מחיי נתי ל"אלי"ם" והחברה היא חלק בלתי נפרד ממני, מן הבית שלי, וזה לא דבר של מה בכך.

זה היה מקום עבודה רציני ומכובד. היחס אלי היה הוגן מאד. אני מצידו החזרתי יחס דומה ולא היו לי בעיות עם אף אחד. אבל לכל דבר יש סוף, והנה אני מגיע לגיל הפרישה. אין מה לעשות".

מצד שני, חיים שמח, שעכשו יהיה לו מספיק זמן לעשות דברים שונים שלא יכול היה לעשותם עד עכשו, בשל עומס העבודה. והוא כבר יודע בדיוק מה הוא הולך לעשות. תחילה, הוא יוצא עם הרעייה לטיול בן כמה שבועות בחו"ל. אחר כך יחפש עבודה כחצי משרה בהנהלת חשבונות. "לא כל כך בשל ההכנסה הנוספת, אלא שיהיה לי מה לעשות עם עצמי אני בן אדם אנרגי. הגוף שלי אינו סובל לשבת באפס מעשה. וכמוכן, אקרא עכשו הרבה ספרים, כמו שאני אוהב".

חיים מגלה, שהוא יכתוב יומן אישי על חיו מיום עלייתו ארצה ועד לפרישתו מן העבודה: "זה לא רק בשבילי, זה גם בשביל הילדים והנכדים, כדי שיידעו מה עשה אבא וסבא שלהם". לתקופת "אלי"ם יוקדש פרק גדול, ללא ספק, הוא אומר.

בסוף השיחה אומר חיים בשקט בשקט: "בעצם, אילו היה ניתן לי להמשיך ב"אלי"ם, הייתי נשאר". בכל אופן, הוא יבוא לבקר וישמור על קשר כמוכן. "ואם המנהלים יצטרכו עזרה לפרק זמן מסוים, כאשר אנשים יצאו למילואים, או יצאו לחופשות, אם יקראו לו לדגל — לא אהסס לחזור ולהטות כתף כמה שאפשר".

חיים אומסי. אנתנו מאחלים לך שנים ארוכות של בריאות, אושר ועניין. ותודה לך על התרומה ל"אלי"ם" ושמור על קשר, כמו שהבטת.



יש לנו מחשב משלנו. זהו שיפור רציני ביותר בתנאי העבודה ובאיכות שלה. רק מה? באופן פרודוקטיבי, היום, כשיש לנו ציוד מתקדם כל כך, יש בחברה פחות אניות ופחות אנשי צוות".

מהרבה בחינות, העבודה המשרדית היא פחות יוקרתית מן העבודה בים. המשרד הוא סגור, אפור, שגרתי, מול הים הפתוח, כביכול, הצופן בחבורה הפתוחות בלתי צפויים לבקרים. אבל חיים אומסי לא הרגיש שהוא חנוק. לפחות לא בשנים עשרה השנים האחרונות, כשעבד כקופאי בהנהלת החשבונות. "במשרד כיליתי רק כמה שעות ביום ובשאר הזמן הייתי בתנועה מתמרת, סיבוב בבנקים, ביקור בנמל, עליה לאניה לפנישה עם רכ החובל ושוב חזרה למשרד, לרשום את כל הפעולות שבצעתי משך היום", והעברתם למחשב.

עבודה מגוונת, מקצועית, עם הרבה סמכויות ואחריות. זו אמנם עבודה בשירותים, אבל בלי עבודות כאלה, החברה לא יכולה לפעול, ואני גאה בכך".

כמשך השנים הללו הפליג חיים פעמיים באניות של החברה. ב-1977 שט עם רעייתו לנאפולי וב-1982 לרוטרדם. "היתה התרגשות מסויימת בהפלגה. לראות את האניה ואת האנשים בפעולה, לאחר שאתה מכיר את הדברים האלה רק מתוך הרוחות היבשים, זה

שטוט אוהב את העבודה. אם אני באמת מצטער היום על משהו, הרי זה על כך, שבזכותי שנים רבות במלצרות ולא הלכתי להיות טבח כבר בהתחלה. מעבר לכך, אני ממש מבסוט. זהו.

פרסי אמבר 1984



רב חובל קוריס מקבל את פרס אמבר עבור האניה "הר'כרמלי" - פרס "השנה הרביעית בריצפות".

היסכון	עלות דלק שנתית £	טבלה 1 השוואת ארבע מערכות עזר		אפשרות	במקרה זה, ההחזר הוא קו 1 וההתקנה משלמת את עצמה בשנה אחת. אם הדוד מוסק בודק, תוחזר עלות ההתקנה בתוך שנתיים במחירי הדלק של היום (קו 2).
		השקעה נוספת £	יסוד		
-	152,000			3 דיזל-אלטרנטורים	
38,000	114,000	50,000	1	2 דיזל-אלטרנטורים + אלטרנטור מונע ע"י הגל (מונע גנרטור)	
41,000	100,000	150,000	2	2 דיזל אלטרנטורים + אלטרנטור מונע ע"י ציר המנוע הראשי	
86,000	66,000	270,000	4	2 דיזל אלטרנטורים + מע' מיתזור חום פליטה ומשאבה הדראולית.	



השנה, קיבלו ה"הר" כרמלי"
 ו"הערד" את פרס האמבר
 האחרון שלהן...

רב חובל הרבסט מקבל
 את פרס אמבר עבור האניה "ערד"
 — פרס "השנה השמינית"
 ברציפות



רב חובל גילי מקבל את פרס אמבר
 עבור האניה "תל אביב" —
 פרס "השנה השמינית" ברציפות



תמונת מחזור של משתתפי טקס חלוקת פרסי אמבר 1984.

א.מ. "נבו"-אניה חדשה

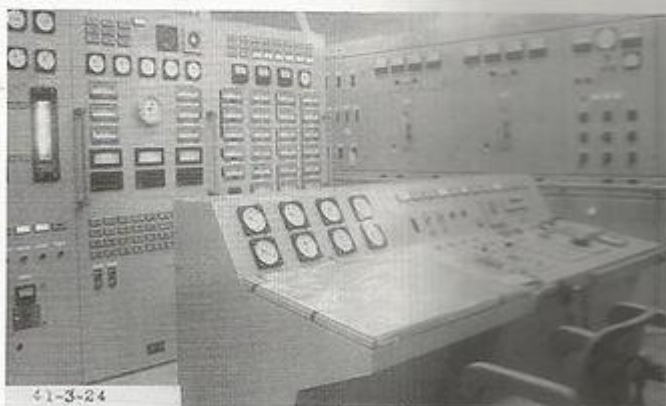


האנייה החדשה "נבו" בנמל חיפה

תמונת מחזור
של צוות "נבו" בהפלגת הבכורה

באל-ים

הרכישה האחרונה של "אל-ים", אנית הצובר "נבו", הגיעה ארצה בפעם הראשונה, וסמן קצהו למחר סגירת הנליין הקודם. זוהי איפוא, ההזדמנות הראשונה שלנו, לערוך לכם היכרות עם ה"נבו" בעזרת סידרת תמונות שצילמו עליה.



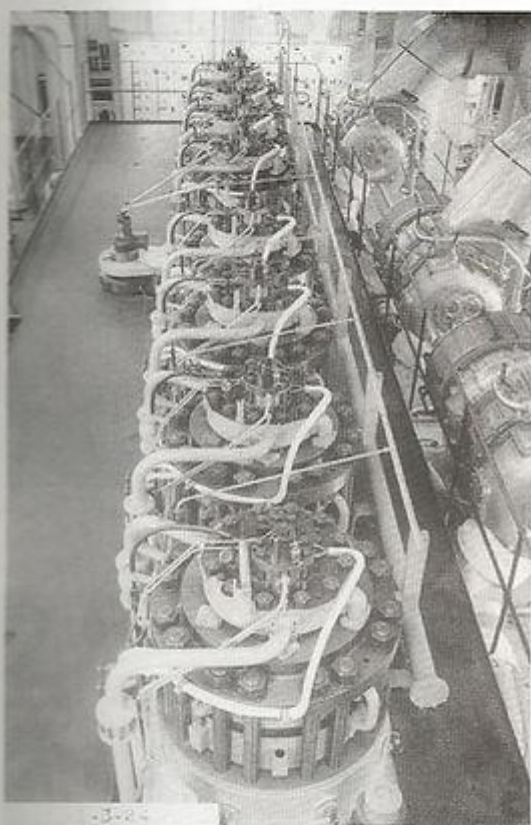
41-3-24

חדר הבקרה



41-3-24

גשר הפיקוד



-3-24

חדר המכונה



41-3-24

חדר האוכל של הקצינים.

חלוקת פרס הבטיחות 1983-4



רח קושלבץ מקבל הגביע מידיו של מר רקטאטי, עבור האניות "אריאלה ג" ו"ליאון".



מר רקטאטי נושא דברי ברכה.



הגבי הרבסט מקבלת את הפרס האישי בשם בעלה רב החובל אדם הרבסט.

אישיים זכו רח אדם הרבסט ומלח כשיר אוחיון יצחק. בפרסים האישיים נכללו הפעם נוסף לתעודת ההוקרה והדגלון גם שרון קסיו מהודר, עם הקדשה. יבואו הזוכים על הברכה ונקווה, שבפעם הבאה, עוד יגדל מספר הזוכים מקרבנו.

ה"יקים" ההולכים במסורת של מרטין אקדיש (אחוז היקים, היה גדול גם בין מחלקי הפרסים וגם בין מקבליהם). עם סיום הנאומים נגשו לחלוקת הפרסים, האניות "ליאון" ו"אריאלה ג" של חברת אליים זכו במקום השלישי ובגביע המוסד לביטוח לאומי. בפרסים

ביום שישי 23.3.84 התכנסו במלון ציון, חברי וועדת הבטיחות של צי הסוחר הישראלי לטקס חלוקת פרסי הבטיחות לשנת 84 - 1983.

בין היושבים בשולחן הנשיאות היו נציג המוסד לבטיחות וגיחות, מנכ"ל צים, מנכ"ל אליים, מנהל אגף הספנות והנמלים, נציג ראש עיריית חיפה, יו"ר ועדת הבטיחות ונציגי איגוד הימאים הדירוניים.

פתח והינחה את הטקס נציג המוסד לבטיחות וגיחות, שהעלה את זכרו של מרטין אקדיש ז"ל שאחד הפרסים היה על שמו. היה זה גם יומם של (יבדלו לחיים ארוכים) מר רפי אטלינגר ורב חובל אריה קרזבאום, שכל הנאומים והמברכים ציינו לשבח את פעולתם בקידום הבטיחות של צי הסוחר.

מנכ"ל אליים מר יעקב רקטאטי הדגיש בדבריו במיוחד את הסטטיסטיקה, המלמדת שלמרות השיפורים באמצעי ונוהלי הבטיחות עדיין "כל ימאי רביעי מועד לפורענות של תאונה" - אין על כן לנוח על זרי דפנה ויש להמשיך במאמצים ללא ליאות.

מר רקטאטי סיים בברכה נאמנה לחתני פרסי הבטיחות, לצוותי אניות שהצטיינו בקיום מצוות הבטיחות ולימאים שזכו בפרסים אישיים וכן את חברי ועדת הבטיחות הפועלים ללא לאות לקידום נושא הבטיחות בעבודה, לכולם שלח ברכת ישר כח.

מנהל אגף הספנות "תרים" מנסיונו האישי ותיאר הרגשה של "נכה תאונה" ומנכ"ל צים, שהיה גאה (ובצדק) בקציר הצלשים ופרסי הבטיחות שקצרו אניות צים, ציין במיוחד את תרומתם של

(ד) למרות השפל המתמשך בספנות קיימת עוד רווח ספקולטיבית אצל הרבה בעלי אניות, אשר מקווים שמאורעות בלתי צפויים כמו מצבי חרום או מלחמות יביאו להטבה פתאומית של שוק ההובלות.

ה"מינרבה" מחלצת צוות במצוקה



ב-26 בספטמבר 1983 שטה ה"מינרבה" באוקיינוס האטלנטי, מתחת לאיים האזוריים, בדרכה לחיפה עם מטען של דורה. הים היה רוגש למדי. נשבה רוח צפונית בעוצמה של 22 קשר והגלים הגיעו לגובה של כ-2.5 מטרים. אבל, ההפלגה התנהלה כמתוכנן עד אשר, למתע, נקלט מברק בהול בחדר האלחוט: "הגוררת הספרדית פונטה טאריפה" טבעה אתמול ב-15.15 אחה"צ במיקום משוער 36° צפון 32° מערב. כל שמונת אנשי הצוות הצליחו לעבור אל סיפון האניה הנגרת "ריינגלר". על ה"ריינגלר" אין מזון ואין אמצעי תאורה.

"המינרבה" נמצאה באותו זמן במרחק של כ-40 מייל מן האזור ורב החובל מאיר בובן פקד לשנות מיד את התיב אל מקום האירוע.

רב חובל מאיר בובן: "בשעה 13.15 הגענו למקום המיועד ולא גילינו בו דבר. על פי הזמון המשוער של ההיגרות - דרום מורה - המשכנו להפליג. ב-13.40 עבר מעלינו מטוס של הצי האמריקני והוא הודיע לנו, שה"ריינגלר" צפה בכיוון משוער 121° במרחק של 33.7 מייל מאתנו. על סיפונה נראו שבעה אנשים. גם הגוררת "פונטה טאריפה" נראתה צפה באזור ועל פי הדיווח היא היתה צפויה לטבוע בכל רגע.

ב-14.10 זיהינו מטרה בכיוון 146° במרחק של 12.4 מייל ושינינו כיוון לשם. ב-14.20 הקמנו קשר עם אניה בריטית בשם "קלארק מקסוול" שהזעקה גם היא להגיש עזרה. ודיווחנו לה על המיקום המשוער של ה"ריינגלר".

ב-15.15, במיקום $35^{\circ}42'$ צפון; $31^{\circ}40'$ מערב, עברנו ע"י הגוררת הנטושה שצפה. בדופן ימין ראינו מעיכה רצינית של מבנה המגורים, תוצאה של התנגשות בינה לבין הנגר, אבל לא התרשמנו שהאניה נמצאת על סף טביעה. באותו שלב זיהינו מטרת מכ"מ נוספת והפלגנו לעברה.

ב-15.45 שוב חלף מעלינו המטוס האמריקני והודיע לנו שאכן זו ה"ריינגלר" שנמצאת בהמשך נתיב ההפלגה שלנו.

ב-15.50 קבלנו אישור לידיעה הווא מאת מטוס חיל האוויר הפורטוגזי. המטוס גם מסר, שפריגטה פורטוגזית תגיע לאזור בתוך 6 שעות וביקש שנמתין לה.

ב-16.25 התקשרה אלינו תחנת החוף אורס רדיו וביקשה, שניקח את הניצולים, משום שהפריגטה הפורטוגזית מתעכבת ותגיע למקום רק כעבור יום.

ב-16.30 הקמנו קשר עם ה"קלארק מקסוול" וסיכמנו איתה, כי כאשר נוריד את

סירת ההצלה לים, הספינה הבריטית תיתן לנו מחסה מפני הרוח הגלים. ב-17.35 הגענו, סוף, סוף, אל ה"ריינגלר", שנמצאה במיקום $35^{\circ}38'$ צפון $31^{\circ}14'$ מערב. הורדנו לסיום סירת הצלה ובה ארבעה מתגורבים. בסיקורו של הקצין הראשון ראובן שכ"ט.

קצין ראשון ראובן שכ"ט: "השלב הקשה ביותר במבצע היה הורדת הסירה למים והעלאתה חזרה. הים היה גבוה לסירה כזו קטנה. בעת ההורדה, אחד מחבלי ההצלה הסתבך במרחף של הסירה והמנוע שלה נעצר. המלה בורים קפץ לתוך המים, כשהחבריה איתוים בו שלא יסחף, והצוות סכין חתך את החבל ושחרר את המרחף. כל אותו זמן, הסירה עדיין היתה צמודה ל"מינרבה", וזה היה מספר למדי, כי השתיים נחבטו זו בזו.

הרחקנו את הסירה מאניית האם, אך השארנו חבל אחיזה לקשר בין השתיים, כדי שהסירה לא תיסחף. הגענו שוב את המנוע והפלגנו לעבר הנגרת שבמצוקה. ההפלגה היתה קצת מסוכנת, בגלל שהים היה גבוה והסירה קלה, המרחף יצא מחוץ למים. לכן, התיישבנו כולנו בידיהים, כדי להשקיע את המרחף. אליהו נגר, הנגר של האניה, נהג את הסירה בצורה יפה מאד. אחרי כ-15 דקות של הפלגה הגענו ל"ריינגלר" ועשינו אליה גישה. שני כלי השייט החלו להיחבט זה בזה ולכן הורדנו פגזים, כדי שלא נתנפץ. נקשרנו לנגרת ואנשי הצוות הספרדים החלו לרדת לסירה.

אחד מאנשי הצוות סבל משברים בצלעות, שנגרמו לו בעת המעבר מהגוררת לנגרת. רב החובל שלו ביקש אישור להישאר על ה"ריינגלר" יחד עם הפצוע, כדי לא לטלטל אותו. לדבריו, גוררת חילוץ עתידה להגיע

חתימת חוזה החיטה



מימין לשמאל: מר מ. חוברס, מר מ. יגיל, מר י. רותם, מר י. רקנאטי, שר המשחר והתעשייה גדשן פת, מר ה. סממה, מר י. סחרוב, גבי ר. בגניסטי, מר ח. שטסל, מר ד. תדמור.

מסקנות

רב חובל מאיר בובן. הדיווח שהגיע כמברק היה דרמטי מאד. בשטח זה נראה הרבה פחות גרוע ועובדה, שהגוררת לא טבעה בסופו של דבר. המסקנה שלי, שצריך להתייחס בספקנות להערכה שמוטר מטוס לגבי מצבה של ספינה בים. מן האוויר נראים הגלים עוד יותר גבוהים ממה שהם באמת והטייס התרשם בצורה מוגזמת.

מסקנה נוספת: התירגולים שאנחנו מבצעים מדי פעם בנושאים שונים הם בעלי ערך רב. למרות שזו הפעם הראשונה שאנחנו נקלעים למצב כזה, ועוד ביים קשה, התגברנו בהצלחה על כל הבעיות — חלקן מסובכות למדי — וביצענו את המשימה בשלימות, ללא אבידות וללא נזקים.

קצין ראשון ראובן שביט: ביים קשה, מסובך מאד להוריד סירה וזה גם כרוך בסכנות. ה"מצדה" הורידה גם היא סירה לתוך ים קשה, והסירה טבעה. לכן, לפני כל הפלגה, יש להקפיד על הנהל הקבוע, שבחופה יש להוריד סירה ליס, ולתרגל את הצוות. כך הופכת ההנצלה מתאוריה לעניין מעשי. במקרה שלנו הדבר הוכח — "טו טו טו" כל המערכות פעלו ועבודת הצוות היתה לעילא ולעילא.

ואפילו חומר קריאה בספרדית. הצוות הקודם של ה"מינרבה" היה ספרדי ונשארו באניה ספרים בשפה הזו. הניצולים שוכנו כחדרי המגורים הריקים של האניה.

בתחקיר שערכנו לניצולים התברר, שהמנוע של הגוררת כבה לפתע. כאשר הגיעו אותו מחדש נתפס ככל הגרירה במדחף. בעקבות זאת, הגוררת נסחפה קרוב לגוררת והשתיים החלו להידפק זו בזו. רב החובל של הגוררת הגיע למסקנה, שבמצב כזה יהיה בטוח יותר לשהות על הנגרת וכך הם פעלו, לאחר המעבר הם ניתקו את כבל הגרירה ושחררו את הגוררת.

ב־19.15 הועלתה על הסיפון גם סירה ההצלה עם ארבעת אנשי הצוות וכך נסתיים מבצע החילוץ. דיווחנו על כך ל"קלארק מקסוול" ולתחנת החוף והודענו שה"מינרבה" ממשיכה לשוט בנתיב המקורי שלה.

ארבעה ימים שהו הניצולים על סיפון ה"מינרבה". על פי סיכום שהושג עם בעלי הגוררת, באמצעות "אליס", הורדנו את האנשים, בקרבת קאדיו, אל גוררת שחיכתה להם. זה היה ב־30 בספטמבר, בשעה 20.00. הם היו אסירי תודה ונפרדו מאיתנו בהתרגשות רבה.

למקום בעוד יום וחצי, וכי יש מוון ומים שיספיקו עד או. הוקם קשר עם בעל הגוררת שבחוף, באמצעות אזורס רדיו, והאישור ניתן. לסירת ההצלה ירדו, איפוא, רק שישה ניצולים מן ה"ירינגלר".

חלק מן הניצולים היה במצב של הלם. כולם היו נרגשים מאד, בעיקר מן האירוע, אך גם מקבלת הפנים שערכנו להם. בסירה היו שמיכות חמות, כירה וסיגריות וכיבדנו אותם, כמובן.

הפלגנו חזרה ל"מינרבה". מן הסיפון שלשלו שני סולמות והניצולים עלו בהם לאניה. עכשו החלה הפעולה המסובכת של העלאת הסירה חזרה אל סיפון ה"מינרבה": פעולת החיבור של הסירה אל האנקולים שצריכים להרים אותה דורשת הרבה כח, במיוחד ביים קשה. ואכן, הסירה נחבטה בעוצמה לדופן ה"מינרבה" וזו עשתה כל הזמן "רולינג" חזק מאד. כל התהליך הזה נמשך כמעט שעה. אבל הצלחנו לפתור את כל הבעיות ועלינו חזרה לסיפון.

רב חובל מאיר בובן: ב־18.30 היו הניצולים על הסיפון. נתנו להם בגדים, מוון, סיגריות



מימין לשמאל: מר ה. סממה, מר י. רקנאטי, מר י. סחרוב, מר צ. אדלמן, והשר פת.



מר רקנאטי נושא דברי ברכה. מימין לשמאל: מר מ. חוברס, מר מ. יגיל, מר י. רותם, מר י. לאור, מר ה. סממה, מר י. רקנאטי, השר ג. פת, מר ה. שטסל ומר ד. תדמור.



חותמים...



השר גדעון פת נושא דברי ברכה:

פרידה מהר סיני

"הר סיני" נמכרה, לא סתם נמכרה, אלא נמכרה לגרוטאות. לא גרשנו אותה. היא פשוט הזדקנה אתנו ביחד. נכון שזה מסמל: "סוף של תקופה", "חילופי גברא" מודרניזציה" ו"שזו דרכו של העולם — דור הולך ודור בא...". אך, המחשבו שהברזל הזה, שנשא אותנו על פני שבעו הימים, שנאנק תחת עול הסערות ונתן פרנסה למשפחותינו במשך 23 שנה — הופך לסכיני גילוח — מדליק אצל רבים מאתנו את פתיל הנוסטלגיה ומחולל סדרה של "פלש בקס":



מרץ 1961, במספנה בהמבורג דגל אליים מחליף את דגל דויטשה וורפט.



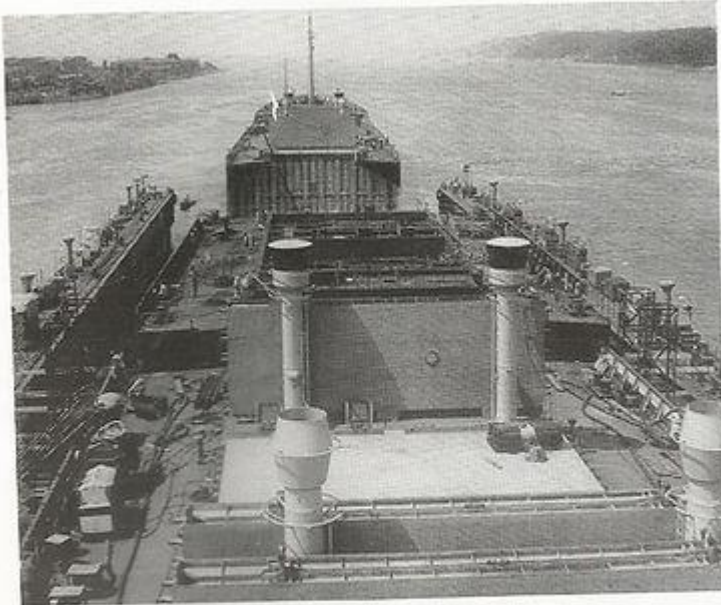
תמונת מחזור ראשונה של צוות ה"הר סיני" — שימו לב כמה הם היו צעירים..



כד, מקושטת הגיעה הייזר סיניי בהפלגת הבכורה שלה לחיפה אפריל 1961.



אוקטובר 1964; נכנסה למסמנה עם 6 מוחסנים ויצאה עם 9.



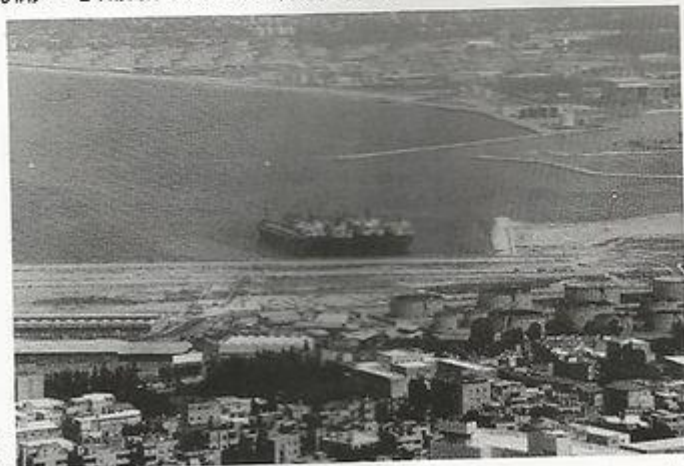
ספטמבר/אוקטובר 1964, פותחים את הבטן ומוסיפים חצי אניה.



...כל השנים, גרדנו חלודה וצבענו, מ־1961 ועד 1983
... כי תמיד רצינו שהיא תהיה "האניה הכי יפה בנמל".



ספטמבר 1964, בדרכה לחדר הניתוחים – להוסיף עוד חצי אניה.



סתיו 1983; היא ואחיותיה עומדות דוממות
בחוף שמן שבחיפה, ממתיוות לגורלן.



יוסקה לך,
כא שנה, עם בלא
האביה, יש לו
פריחה!

ISSN 0334-0708

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF "EL YAM"

No. 82

עורך ראשי רב חובל י. הורוביץ

SPRING 1984

הודפס בדפוס אופק חיפה

Printed in Israel