

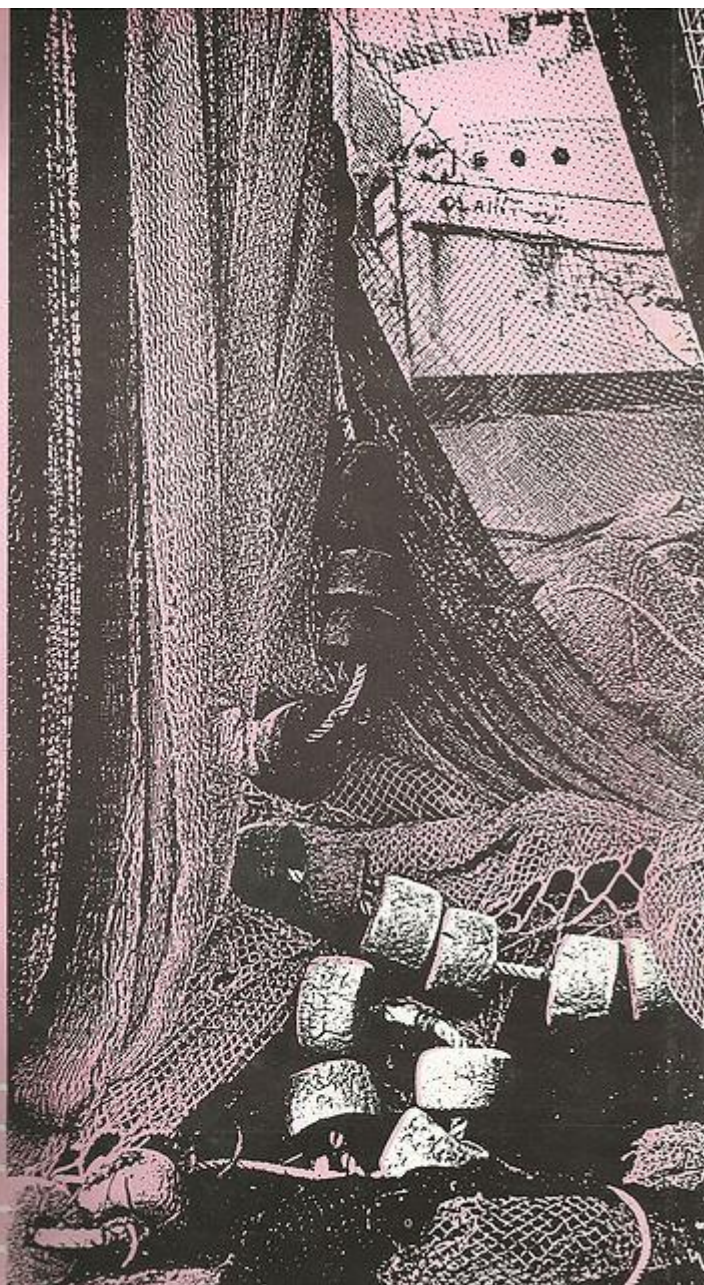
יומו אל ים

עתון לימאי ועובדי אליים

גליון מס' 89

ראש השנה תשמ"ח

ספטמבר 1987



להכנס לנמל. כשאנחנו מלווים בגוררות מימין ומשמאל, הפלגנו באיטיות פנימה - ישר להספנה."

תוצאות: התחקיר העלה, שהאניה האנדונזית, יחד עם שני הנתכים, טעתה בזיהוי מיקומה בים וסטתה למסלול של האניות הנכנסות. מסחן מספר 1 של הימננו נגע קשות. כל המלונים שהיו מאוחסנים בו נשטפו לים ודייגו אנטורפן התפרנסו מדייג מלונים, משך כל יום המחרת. האניה האנדונזית נמנעה פחות בירכוש, אבל אחד ממלחיה נהרג. ינשארנו נמל לתקופה של 3 חודשים, עד תום התיקונים. עם כל ההנאה שיש בשהיה ממושכת כזו בחוף, הייתי מוטרב בהחלט על חווית ההתנגשות, אומר שלמה.

בשנת 1976 נקלעה החברה הימית לקשיים כספיים חמורים ופשטה את הרגל. שלמה אהב מאד את החברה ואת האנשים שעבדו בה, ועברו זה היה משבר קשה ביותר. עד כדי כך קשה, שהחליט לנטוש את הים ולא להפליג עוד לעולם בשום חברה אחרת.

הוא ירד לחוף ונמנה לעסקים פרטיים. פרסום, תיווך, כל מיני עסקי אוויר שונים ומשונים. תקופה מסוימת שימש כמוכר "הגזע העובד" כנתניה עד היום יש לו זכרונות מאד נעימים משם. אבל החיים בחוף לא היו קלים. השכר הנמוך כפה ירידה רצינית ברמת החיים, שהוא לא היה מוכן להשלים איתה. ומכאן, המסקנה הבלתי נמנעת: חוזרים לים. ואם לים, אז בכל המנועים קדימה: "החלטתי שאני רץ קדימה, ככל יכולתי - עד לדרגת קפטן. למרות כל הקורבנות שיטסם - וישנם הרבה."

בסוף 1979 הצטרף שלמה לחברת אל-ים. את "טבילת המים" שלו בחברה עשה על המיכלית "גימבו פינור". לא היה חסר הרבה, שזו תהפוך ל"טבילת אש"...

הימים ימי מהומות דמים באירן. השאה התנדנד על כסאו וקיצו נראה קרב. על אף המצב הפליגה הימננו אל מסוף הנפט באי חארג. בעודה ממתינה להעמסה נפל השאה, ולשלטון עלה המשטר החומויניסטי לאחר חודש וחצי של עיניה לריק, הגיעה הוראה מן הארץ לצאת מיד לים הפתוח. מלאי המזון כמעט אול לחלוטין, ולפיכך נאלצה האניה להפליג לנמל בומביי, להצטיידות. ההודים שלחו את הימננו כלעומת שבאה וסרכו לספק לה מזון. במזווה נותרו רק מעט קונסאות שימורים והקברניט הורה לצמצם את מנות האוכל, עד אשר יגיעו לנמל ידידותי. מהודו יצאו לדרום אפריקה, שם מילאו את המחסנים במזון ומים והפליגו צפונה, לאורך החוף המערבי של היבשת.

הכושך בעמי 26

זרקור על...



חובל ראשון שלמה מן

"שוטי שוטי סמינתי,
הים כל כך כחול.
אני אחיה עוד רב חובל,
כשהיה גדולי."

(שיר ידוע של להקת חיל הים)

ראשית הקריירה הימית של שלמה מן מתועדת באלבום התמונות המשפחתית: שלמה הקטן, בן 4 או 5, מחופש בחג הפורים לקפטן. יתו שיגידו, כבר אז הוא שאף להגיע אל הפסגה. עובדה. שלמה עצמו מתייחס לכך בביטול אלמלא צירוף מורכב של נסיבות, ייתכן שהצילום מן הילדות היה נשאר בבחינת קוריוז בלבד.

כמטען של מלונים מן חדש, שהביאה מאקוודור, לשיווק נסיוני בשוק הבלני. לילה. ערפל כבד. קור אימים. אנית צובר אינדונזית עשתה דרכה החוצה מן הנמל. הימננו קור" שיטה במהירות של 18 קשר. האינדונזית קצת יותר לאט - 12 קשר בלבד.

השעה 22.00. שלמה נמצא בקבינה שלו ובדיוק סיים לצפות בתכנית בידור בטלוויזיה. לפתע - הבטה אדירה. חרטום האינדונזית ננעץ בדופן ימין של הימננו - באזור מחסן מס' 1. מעוצמת ההתנגשות נדבקו הספינות זו לזו, לכל אורך הדופן. ינועקתי לגשר. התברר, כי חור ענקי בנדול 4x4 נפרע במחסן מספר 1. החרטום החל לשקוע. הזעקנו עזרה והנוררות הבלגיות הגיעו באפס זמן. לא לקחנו סיכונים מיותרים ובמקביל יצרכנו להצלה ולאפשרות נטישה. אני ניצבתי בחרטום והקראתי דראפט, כדי לוודא שינויי שוקע בחרטום. בשלב מסוים, השקיעה נכלמה, אבל האניה כבר היתה נטויה קדימה, כשופע של כמעט 15°. רשויות הנמל סרכו להתיר לנו להכנס, מחשש שנטבע בתוך המעגן. על כן נאלצנו לעמוד סמוך לשוניית חול, למקרה שתחול התדרדרות בשקיעה. לא היינו מצוידים בכנדי חורף, כי באנו מאקוודור, שהיתה חמה מאד בחודש זה של השנה. בלית ברירה, כדי להתגבר על הקור העז, אילתרנו מעלים מן השמיכות שלנו. כך עברו להם יומיים ורק אז קיבלנו היתר

שלמה מן נולד לפני 36 שנים, בכפר סבא. בניל צעיר עקרה המשפחה לנתניה. בתום לימודיו היסודיים הצטרף לביה"ס הימי במכמורת, שם למד 3 שנים במגמת חובלים. "כבר במכמורת ברור היה לי, שתדירי הוא בים - נכון יותר, בצי הסוחר. אין דרך טובה מזו לראות את העולם." הוא התגייס לחיל הים, שירת כמוכים ואחייכ כמדריך נייק. מפקדיו לחצו עליו ללכת לקורס קצינים, אך הוא סירב, כי הדבר חייב חתימה לקבע ל-3 שנים. הסירוב עלה לשלמה כעונש כפול: מפקד הסטייל, אברהם בן שושן (כיום, מפקד חיל הים), ריתק אותו לספינה למשך שבועיים. מפקד שיטת הסטיילים, הכניס לו אגרוף בבטן. כך מנכירים את המוטיבציה.

זה לא עזר. ב-1972 השתחרר שלמה מן הצבא והצטרף כקדט לחברה הימית להובלת פרי. בתוך חצי שנה עלה לדרגת קצין שלישי ובו כומן קיבל פרמיט של קצין שני. כאן החלו 5 שנים נפלאות של הפלגות על סיפון של אוניות הקור, לכל רחבי העולם הגדול, כפי שרצה: מאלסקה בצפון ועד ניו זילנד בדרום. קווים ארוכים, שהיות ממושכות יחסית במלים, טיולים, חוויות. יופי של חיים. חוויה אחת לא תישכח ממנו, במיוחד.

ינואר 1975. הימננו קור" עמדה לפני כניסה לנמל אנטורפן. האוניה עמוסה היתה

שם טוב ספורטה ז"ל



נולד: 2.2.1905
נפטר: 26.6.1987

אימרה עממית ידועה מצרפת שלוש פרשיות, הבאות - זו אחר זו - בספר ויקרא: "אחרי מות קדושים אמור". פירושו: רק לאחר מותו של אדם, מתחילים להעריך אותו ולספר בשבחיו. כביכול, זו דרכו של עולם.

אין זה המקרה של שם טוב ספורטה ז"ל. מה שמספרים עליו במוטו, סיפרו עליו גם בחייו. ביטויים ששמעתי אומרים: "אחרון הנפילים". "אדם בעל שיעור קומה מיוחד במינו". "אין לו אח ורע".

יותר מכל ייוכר שם טוב ספורטה בשל דבקו והקנאות בעבודה. לא יום, לא לילה, בלי חשבון של שעות וחופשות וימי מנוח. כל כולו שקוע במשימה, בתפקיד. אחד החברים הגדיר את ספורטה במשפט אחד: "כשהיה מגיע למשרד, דבר ראשון הסיר מן היד את השעון והניח אותו במגירה".

שם טוב ספורטה נולד בסלוניקי, יוון, למשפחה אמידה. עם גמר לימודיו התיכוניים נשלח להשתלם בפוליטכניקום של מילאנו. שם בא במגע עם סטודנטים יהודים וניצח בו הניצוץ הציוני. בתום הלימודים שב לסלוניקי וב-1925 עלה לישראל. משפחתו, שעלתה כנפרד, התישבה בתל-אביב, ועד מהרה השתלבה בעסקי המסחר, כדרכה מימים ימימה.

שם טוב הצעיר - חלוץ בכל רמייה אברו-ליבו גם באלה והוא הצטרף לקיבוץ גבעת השלושה. אך אביו, אחרי זמן מה הוא לקה במחלה טורדנית ונאלץ לשוב לסלוניקי, כדי להתרפא. כשהחלים, חזר לארץ ושב לעבוד את האדמה במקוה ישראל.

בראשית שנות השלושים נטש את החקלאות וקיבל מינוי בכיר במשרד התל-אביבי של חברת הספנות השוודית "סוונסקה אוריינט ליין". ספורטה צבר ניסיון וידע שלא יסולאו בפז והפך איש מקצוע מן המעלה הראשונה בתחום הספנות. בשנת 1948 הצטרף לחברת "קו ישראל - אמריקה" - שותפות של חברת השקעות מקבוצת דיסקונט וצ'יס. ב-1953 פורקה החברה וששת האוניות שלה התחלקו שווה בשווה בין השותפים. ספורטה קומץ מעובדיו העדיפו להצטרף לחברה הצעירה שאך זה נוסדה ושמה נקרא בישראל: אל - ים. החברה החדשה שמה לה

למטרה לפתח בספנות הישראלית את ענף הצובר, המיכלות וסחר הנדל.

בימיה הראשונים של אל - ים שימש ספורטה, למעשה, מנהל החברה. לאחר פתיחתו של המשרד בתל-אביב, הוא הקים את המשרד בחיפה. אחת למספר ימים היה נוסע לשם עם כל הצוות שלו (שלושה אנשים); לפקח מקרוב על העבודה. כך עשה, עד אשר המשרד החדש הצליח לעמוד על רגליו שלו. משנסתיימה המלאכה, כיסד ספורטה את המשרד התל-אביבי והיה מנהלו עד לפרישתו לגימלאות, בשנת 1971. לכל אורך התקופה שימש גם חבר במועצת המנהלים של אל - ים.

אליהו ברכה זכה לעבוד במחיצתו של ספורטה באותם ימים: "רבים מאיתנו למדו ממנו את האלף-בית של הספנות, במיוחד בתחום המטענים והחכירות. הוא היה בעל הניסיון העשיר ביותר מבינינו. אדם חביב, רגיש וזהיר. המקצוענות שלו, הסדר והמינהל התקין בתחום הספנות, עקרונות מוסר העבודה הבלתי רגיל שגילה, נאמנותו לחברה, יושרו האישי - אלה שימשו לרבים מודל לחיקוי".

ברכה זכר שעות ארוכות של עבודה רצופת מתח, בצוותא עם ספורטה. דוגמא בולטת אחת היתה בעיצומו של מבצע סיני, ב-1956. המיכלית "ים סוף" עננה אז כנמל אודיסה בברה"ם, אך עוד כטרם הספיקה לקבל אל קירבה את הדלק היקר, היא גורשה ע"י הרוסים הוועמים. הרבה רגעי חרדה עברו על האנשים כאן, עד שהוברר, כי המיכלית עזבה בשלום את המים הטריטוריאליים. כיוון שישראל שיוועה לדלק - בתחנת הכח כרידינג כמעט ואזל המלאי - הפליגה "ים סוף" לנוי-יורק

ומשם הביאה את הנוזל החיוני. זכרונו של ר"ח נור מרחיק לאחור עד 1954, כאשר שרת כימאי על האונייה "יפוי", שעלתה על שירותן וטבעה מול חוף השנהב. הצוות חולץ בשלום, אבל החדשות המרגיעות בוששו להגיע לישראל, בשל הקשר הלקוי. ספורטה היה אונר כל פיסת מידע ובהעדר טלפונים היה רץ, מדי יום ביומו, ממשפחה למשפחה - להרגיע אישית הורים, בנים, אחים. המסירות שגילה היתה מעל ומעבר. במרוצת 20 הימים מן הטביעה ועד שובו של הצוות לארץ, "ספורטה הודקן בכמה שנים", אומר נור - אסיר תודה, עד עצם היום הזה.

כזה היה האיש. דורש הרבה מאחרים ועוד יותר דורש מעצמו. קפדן מאוד, עד כדי שלמות. תמיד עבודה, עבודה, עבודה. בכלל בעת שהיה עובד, ניתק עצמו מן הסביבה ואסור היה להפריע לו במאומה. בקושי מצא לו זמן לשתות כוס תה. ברגעי המנוי המעטים, היה משקיע עצמו בפתרון ששועים מתמטיים. לפני יום מאוסף במיוחד שהמתין לו, היה נוהג להשכים קום, לפנח חידה מסובכת או שתיים, ורק אז היה מתייצב במשרד. המומחיות שלו היתה עריכת חישובים מסובכים: ריבית דריבית, אקסטרטיות, חישוב עלויות - הכל הוה או מורכב כל כך, כי בהעדר מיכשור מתאים נעשו כל העבודות ידנית. לעיתים, במהלך חישוב אחד, צריך היה לחזור ולכתוב אותו נתון עד 7 פעמים. זה היה האלמנט של ספורטה.

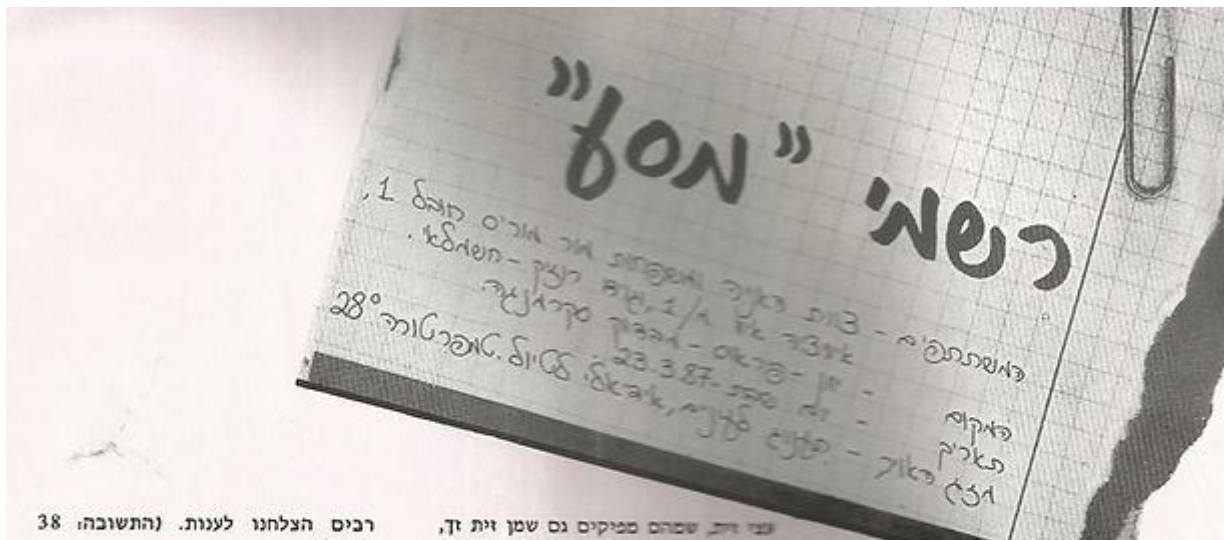
כמנהל, גילה יחס אבהי לעובדים. ככל יכולתו ניסה לפתור בעיות, לסייע. כל זאת, בלא יוהרה, בלא התנשאות, בלא נינונים של יוקרה ומעמד. כי משחקי כבוד היו ממנו והלאה. איש צנוע היה ספורטה, מלא חן ופשטות.

לגימלאות פרש בניל ה"מתאיס", כביכול - 65. אך למעשה, היה ממשיך בעבודתו בחברה עוד שנים רבות, אלמלא בריאותו הרופפת. על ידע וניסיון שכאלה אין מותרים בקלות.

אחרי הפרישה מצא לעצמו עיסוק חדש: ללמוד בלשנות של שפת הלידנו. בו בזמן המשיך לשמור על קשר רצוף עם המשרד וגילה התעניינות בכל הקורות את החברה. לפני 6 שנים נפטרה רעייתו. נותרו בן ובת, אשר טיפלו בו במסירות רבה, עד יומו האחרון.

"הלך דורי" - נאנח אליהו ברכה - "וזה כל כך עצוב. ספורטה סימל בשביל כולנו את הספנות האחרת. ספנות שבה, לא התנאים קבעו - כמו היום. קבע - האדם".

יהי זכרו ברוך.



רבים הצלחנו לענות. (התשובה: 38 עמודים).

ביקור המשך בקבר אגממנון של מסנה, קבר דמוי חרוט, שמשללב בנוף, שהכניסה לתוכו, עוברת מבעד לשער ענק, שאבן המשקוף שלו שוקלת, לפי הערכתנו בלבד, כ-10 טון. (איך הרימו אותה לגובה 4 מטרים!!!).

מצב הרוח, האוירה, וההשתתפות הפעילה של אנשי הצוות ממש נפלאה, דבר שעשה את הטיוול לחוויה. וגם היותו יוצא דופן משיגות ההסתנה.

וכאן באה התמונה הבאה: ארוחת צהרים בבית מלון קסנייה, אשר מחלונות חדר האוכל נשקף נוף מרהיב עין, לתוככי הים הכחול, והתאבון פתוח.

מנה ראשונה - שעועית ירוקה, מנה שניה- צלי בשר, ותוספות אפונה וגזר, (מי שבקש כבש קיבל, תמורת תשלום צנוע).

רב החובל הזמין חביטה, ולמה ז - בגלל העויה עלייה.

מנה אחרונה-תפוח או גלידה. יופי של ארוחה. קפה ביציאה - למכורים.

חזרה למסלול הטיול, כאן הגענו לתאטרון בשם הפידאורוס.

במרכז התאטרון משהו משמיע את קולו, וכיצע התאטרון נשמע קולו חזק וברור.

אל המרכז מגיעה חבורת מטיילים מצרפת, מבוגרים מעט, בנילם, אך צעירים ברוחם, ופוצחים בשירה הסוחפת את כל המבקרים, כולל אותנו. מפוחית פה מלווה את השירים, תענוג של ממש, לסיום מוצלח של טיול באתרי יוון, לכל הדעות.

חורנו לאגיה בערב עייפים אך מרוצים.

מאת ממנ יוסי
קצין רדיו אריאלה ג'

עני דת, שמהם מביקים גם שמן זית זך, שמעמיד אותם במקום השלישי בעולם ביצוא זה. כמו כן, מאות אלפי ימאים סובים, המפזרים בכל רחבי עולם.

משכורת ממוצעת של פועל ביוון נעה בין \$300 ל-\$400.

את חב העצמאות שלהם חגגו ב-25.3.87, זאת רשמיו שלו מן החג מסכם קצין הסיפון השני- עמי, במילה אחת- עלוב !.

בתום קבלת האינפורמציה הזו, הגענו לאתר הראשון בשעה 10.00 בבוקר, וזוהי תעלת קורינטוס, המחברת את הים האגאי עם הים האיוני, למשתמשים בה חוסכת כ-1000 מייל בערך. אורכה של התעלה כ-6 ק"מ חצובים בסלע קשה. כריית התעלה החלה עוד בתקופת יוליוס קיסר וקליגולה (יזכור לטוב!). גובה הסלע כ-70 מטר, וחוב התעלה 25 מטר ועומקה 9 מטר.

באתר הזה אפשר להצטייד, תמורת 100 דרכמות, במגוש שדים פרטי, עשוי חיטה שזורה, לפי דברי המוכרת שמאמינה בכוח הזה.

עלייה לאוטובוס המפואר - (פינוק של ממש). והלאה לאפרטנון של קורינטוס (מהשרידים שנשארו). היו שם שלושה חדרים, שבאחד מהם גר יופיטר, ובאחר אפולו - אל השמש.

ממול על צוק גבוה ביותר, שהגישה אליו קשה מאוד, נשקף האקרופוליס של קורינטוס, (גם לא שייך לתמונה שלי) והוא מוקף בכ-5 ק"מ חומה ונציאנית. היופי והחומה גם יחד גורמים להתלהבות, בשל המאמצים והקשיים הנדולים שליוו את הבניה. והנה כאן שואל מדריך הטיול שאלת חישוב: באשר למספר העמודים שהיו את תחום האפרטנון. השאלה? - האפרטנון היה בנוי מ-15 עמודים לאורך ו-6 עמודים לרוחב, כמה עמודים היו בסך הכלו קשה נכון ! - עובדה היא, שרק לאחר ניחושים

את סיפור זכרונותי על טיול זה, הוציאה את לפתוח דווקא בתמונה מן הכתר. המילה אשר חרוטה עמוק בזכרוני, 15 שנה לפני טיול זה. סוף סוף, לראשונה בחיי, יצאתי או מגבולות ארצנו, הגעתי עד לים הבלטי ידועה, וביקרתי באקרופוליס של אתונה, כמוכן במרטון.

וזאת למה זו כיוון שבטיול הנחמי השתבש לי משהו בתוך התמונה. האחראי הישיר לכך היה מורה הדרך, שליווה אותנו במייל, אשר החברה דאגה לקיומו.

וכך מתאר הוא את מה שטיול זה יקוף, זאת המקומות והאתרים אשר הם נבקר -

ואו טראח !!! הוא מודיע שבבקר באקרופוליס, כן אקרופוליס, ולא של אתונה), אלא שהפעם אקרופוליס של קורינטוס, ואתרים נוספים. מה הבנתי שנהרסה ונשתבשה, התמונה אשר הייתה כנגד עיניי זה זמן רב ביותר, על אקרופוליס אחד ומיוחד של אתונה. נשארתי המום למחשבה, שלקח ממני את אקרופוליס שלי.

וכך הוא ממשך-אקרופוליס, אין רק אחד ביוון. בכל יוון יש יותר משלושה שאלה, כולם יפים כמוכן, אנו נבקר באקרופוליס של הקורינטוס. תוך כדי נסיעה של שעה לערך, מעביר מורה הדרך מעט על יוון, באנגליה רהוטה. והנה סקנת מדבריו המעניינים:

אוכלוסיית יוון מונה כ-10 מיליון נפש. סה"כ התיירים המגיעים בכל שנה לאתרי יוון הוא לא פחות מ-7 מיליון מבקרות ומבקרים. היצוא מספר אחד שלהם הוא זיתים, יש להם כמה וחמישים מיליון

כיפים, היוצרים כניסה למפרץ או מעגן, וברקע אפשר היה לראות בבירור עצים וגם נבעות. חזית הכיפים היתה כצבע החול. כאשר נסוג החיזיון, הוא התרומם מעל לאופק, היטשטש בהדרגה וכאשר הגיע לקצה מסך הערפל, נמוג מיד. מסך הערפל התפור 9 דקות לאחר מכן.

החיזיון השני נראה מעל היבשה והופיע בין שני הרים, החל מ-1.05 ועד 1.24 בצהריים. היה זה מראה של מעגן מוקף בכניינים גדולים, שחלקם היו הפוכים ובאחדים השתקפו כניינים אחרים. כאשר נמוג החיזיון, הוא שינה את צורתו, הפך צר יותר, עד שנוצרו שני קווים כהים בשמיים המופרדים בקו לכן. את הקו הלכן ניתן היה לראות כל העת והוא חצה בין הכניינים הפוכים והישירים.

מישור יוקאטאן השתרע במרחק 100-150 מטרים מהספינה. לפיכך, קיימת אפשרות, שזהו חיזיון טלסקופי. אין זו פאטה מורגנה, כיוון שאין כל קו חוף, שממנו ניתן ליצור חזיונות מעוותים.

של סט. מארי ודקלוף, המופיעים ברקע. ברעידת אדמה שהתרחשה בשנה שעברה נבקע מיר גלטייה אשר מעבר לו מוליכה הדרך להר. מפרץ מיר גלטייה מרוחק כ-20 ק"מ מהמקום בו מתרחש החיזיון. משלחת מדעית מסאן-פונטיסקו תחקור את התופעה בחודש מאי הבא. המרחק בין בריסטול לבין מאונט פיירווייד הוא 3,700 ק"מ בקירוב. החיזיון הרחוק ביותר שנצפה עד כה היה במרחק 900 ק"מ.

14 בפברואר, 1936, מפרץ מקסיקו, האוקיינוס הצפון-אטלנטי, מ-1:05 עד 2:10 בצהריים י"נצפו שני חזיונות, האחד בתכיון (bearing) 018° והשני בתכיון 294° . נתיב הספינה 325° . על האופק העיב מסך ערפל. החיזיון הראשון (מופע אחד בלבד), פנה היישר לנוכח השמש, בתכיון שהתרחב באיטיות מעל החרטום הימני, כאשר השמש משנה את תכונה. חיזיון זה נראה במשך שעה אחת וחמש דקות, מבלי לשנות צורה ונשאר כל העת ממול לשמש. היתה זו תמונה של שני

"מיר גלטייה" באלסקה. סקירה זו על היעיר השקטה של אלסקה הופיעה ב-VICTORIA DAILY TIMES, ב-26 בינואר, 1901: "אומרים, כי מדי שנה מופיע חיזיון כגון זה מעל הקרחון הענק של מאונט פיירווייד. תופעה זו משכה אליה מדענים, אך עד כה הם לא הצליחו להסבירה באופן מדעי. מראות מקומיים אלו ידועים במשך דורות לאינדיאנים מאלסקה והם העלו השערות שונות בקשר אליהם. רב החובל פוט מהספינה "דנובה" הראה לאינדיאנים מאלסקה צילום של מראה זה לאחר מכן העביר את הצילום לרב החובל וולכרן. האינדיאנים זיהו מיד את התמונה כעיר המפורסמת בעננים. ניתן לחזות בתופעה בין השעות 7-9 בתאריכים 21 ביוני עד 10 ביולי. התמונה אינה משתנה לעולם, מלבד שינויים קלים בכניינים וציוני דרך בולטים אחרים. יש הסבורים, כי החיזיון הוא מצג של העיר בריסטול, באנגליה. כלומר, נמל ימי, המצויין על ידי תורן של כלי-שייט, בלוויית מגדל, שהוא עותק מדויק

משתתפים בצערם של

משפחת לוי
על מות עמרם ז"ל
יעקב גבעתי
על מות אמו
משפחת ספורטה
על מות האב
אברהם אזולאי
על מות אביו
מוריס מוד
על מות אביו
פרוספר טולדנו
על מות אביו
מאיר בודהנה
על מות אמו



אל יוצאי חיל הים.

הוקמה עמותה ליוצאי חיל הים.
נשלחו מכתבים, המודיעים על כך, לכל מי ששירת אי פעם בחיל הים.

אם מאיזו שהיא סיבה, לא קיבלת את המכתב —
אתה מוזמן להצטרף!
טפסי הצטרפות ניתן לקבל אצל:

ראובן שדמי מינהל הספנות והנמלים
רחוב העצמאות 102 חיפה. טלפון 04*510591



זר ברכות

למאיר בודהנה
לבת המצווה של הבת

ליעקב טפיארו
להולדת הבן

לטוביה סלומון
להולדת הבת

ליואל רגר
לבר מצווה של הבן

לפרוספר אזולאי
להולדת הבת

ברכות לעליה בדרגה

שי נחמן
לחובל ראשון

שי רון
לחובל שני

טפיארו יעקב
לחובל שני

שאלוב אמנון
הסמכה למכונאי ראשי

יורם נויגבון
לחובל שני



המשך מעמ' 4

בכך לא תס מסע התלאות. כשהגיעה היגמבוי לניגריה גילו שלטונות הנמל את נשק האכטחה של האניה. הם הובילו למעצר את הקברניט פיליפ עירון. המיכלית הוקפה ספינות משמר, בשמים ריחף מסוק צבאי ועל סיפון האניה עלתה יחידת חיילים חמושה. הסיפור הזה נמשך שבועיים. כל העת עננה האניה מחוץ לנמל, כשאין יוצא ממנה ואין בא. מלאי המזון שוב פחת וחלך. בסופו של דבר שוחרר הקפטן והאניה הורשתה להפליג לדרכה. מכאן ואילך התנהלו העניינים למישרין, עד שהגיעה האניה לנמל היעד בנורבגיה.

הפלגתו הראשונה של שלמה מן באל-ים, חיתה גם ההפלגה האחרונה של היגמבוי פיונירי. היא הטילה עוגן אחרון בנמל הנורבגי ונקשרה לרציף קשירת עד. המסע הראשון - אחרון הזה ארך חמישה חודשים!

אחרי הפתיחה הסוערת, המשך מסלולו של שלמה מן באל - ים היה חלק הרבה יותר:

1980 - הסמכה לקצין שני,

1984 - הסמכה לקצין ראשון.

עכשיו הוא ממתין בקוצר רוח לקורס רבי - חובלים.

שלמה מן משקיע כל מאמץ אפשרי בעבודתו: "לא הגעתי לרווייה בתפקיד הנוכחי. אני חדור שאיפה עמוקה אל הטוב ביותר ואין כאן ויתורים. אני עובד קשה מאד להשיג זאת. הדרישות הגבוהות שאני מטיל על עצמי פועלות בשני כיוונים מנוגדים: מצד אחד - אני זוכה להרבה הערכה. מצד שני - לעיתים, האנשים מתקוממים, כי זה מחייב גם אותם להשקיע יותר".

מעניין אחד שלמה כבר נרצע: "די לי מן העולם הגדול. נטרנו עם הגילוי של מקומות חדשים. ההפלגה בקווים קבועים וקצרים יחסית היא אמנם די משעממת ושגרתית - אתה מכיר כל מצוף, כל שונית, כל מגדלור - אבל הקירבה לבית מחפה על הכל". כן, כן. עם כל הכבוד לים, לשלמה יש גם את מירה וגם שלושה ילדים.



EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING
AND SHORE PERSONNEL
OF "EL-YAM"

NO. 89 ■ FALL 1987

ISSN 0334-0708

