



ערתו לימאני ועובדי אניות משא. אלעים. בעים. גליון מס. 9. חורף תשכ"ה. ינואר 1965

ימנו אלים



רשות הדבור



מה נשמע?

חמישים אליו

כמעט כל גליון של עתוננו כישר עד כה השקתה, הפלגתה הראשונה, או כואה לנמלה הכית של אניה חדשה הנושאת דגל-חברת, "אליים". חששנו כי בגליון זה נאלץ לסטות מ"ההר-גל הטוב" הזה. אבל החשש נתכבד עד מהרה. "הצילה" אותנו "הר-סיני". אמנם אין אניה זו חדשה כצי "אליים" וכבר הספיקה לפעול רבות בשירות החברה, אבל עתה זה ירדה מ"שולחן הניתוחים" של המספנה בהמבורג, לאחר שכוצע בה "טיפול קוסמטי" מקיף. רק עין של מומחה תוכל להכ-חין כשינוי שחל בצורתה החיצונית, אולם באורכה ובנפחה זכתה, "הר-סיני" לתוספת נכבדת, המגדילה באור רח ניכר את כושר המעמס שלה. לפחות מכהינה זו מניע לה כתר של "הדישות" ועל כך — מיטב הכרכות לה ולצוותה.

*

תפקידן העיקרי והראשון של אגודת החברה הוא, כמובן, להוביל משאות. אבל יחד עם זה הן משמשות טפעם לפעם, "בית ספר צף" ליטאים צעירים, הבוחרים את הים והספנות כיעודם. לפני זמן מה סיימה קבוצת קדטים את מסעה על "הריהכרמל" וקתה היא נמצאת בבית הספר בעכו להמשך ההשתלמות העיונית. קבוצה זו אף טרחה והוציאה לאור, על סיפון האניה, עלון פנימי. קטעים נבחרים מטנו אנו שמהים לפרסם בדפי הגליון הזה. אנו מאחלים לקדטים הללו הצלחה בהשתלמותם החופית ומקווים לראותם שוב על סיפוני אניות החכרות — הפעם כהור יטאים מושלמים.

"בית-ספר" צף אחר מקיימת חברתנו על המיכלית הגדולה שלה. לפני זמן קצר בלבד סיימו בו קדטים, שעשו ב"בית-ספר" זה, את חלק א' של הכחינות למכונאי שלישי — והצליחו. אנו משגרים להם את מיטב ברכותינו ומאחלים להם שימשיכו ויצליחו ככל שלבי הקידום הבאים. המערכת

הצטיינות בתחום המטאורולוגי

שוב זכו ימאי חברתנו בפרטי עידוד מטעם השירות המטאורולוגי על מסירות והתמדה בהעברת תחזיות מזג אוויר מלב ים. הפעם זכו בפרסים אלה אנשי החברה הבאים:

- רבי-חובל מרדכי קופר
- רבי-חובל יעקב המל
- קצין-ראשון נתן לנג
- אלחוטאי אדוארד בוציאן
- שפע ברכות לכם!

עם סגירת הגליון ב'31.12.64, ביום האחרון לשנה האורחית, נחתם חוזה בין הממשלה לבין חברתנו להובלת כמות של כ-2,000,000 טון גרעינים מארה"ב וקנדה לישראל במשך 5 שנים החל מ'1 בינואר 1965.

אין זה חוזה ההובלה הראשון שחברתנו חתמה עם ממשלת ישראל וקדמו לו חוזה אחרים. אולם חוזה זה עולה בכמות הוצר בלה על חוזה קודמים. מחיר ההובלה לטונה גרעינים מנגלי המפרץ נקבע ל'7 דולר והנו נמוך ב'2 דולר בהשוואה לחוזה הקודם שפג תוקפו. הורדת מחיר זו נתאשר שרה ע"י הכנסת אנויותינו החדשות כמו "תל-אביב", "ערד" ו"הר-סיני" המוגדלות, שהוצאות התפעול לטונה מטען נמוך מרת יותר. כך נהנה הצרכן מההתפתחות וההתקדמות בבנין אניות חברתנו. גורם נוסף שהשפיע על הורדת המחיר הנו קצב הפריקה המזורז יותר שהמובילים מתכרו ננים להגיע אליו בחיפה.

נוסף לעובדה שחווה זה יאפשר לחברתנו להוביל כמחצית כמות יבוא הגרעינים של המדינה. נותן לנו חוזה זה אפשרות הובלה קבועה לישראל וע"י כך לתכנן את הפלגות אניות חברתנו לישראל.

עורך נכבד

קראתי בעיון רב את המאמר המפרט את ההטבות והשיפורים אשר החברה מצאה לנכון להעניק לימאה עם פרוס שנת תשכ"ה הבאה עלינו לטובה. שאו ברכה על צעד זה. והגני תקוה שיוודיים רבים יהנו משי ראש השנה זה...

סעיף 4 משך את תשומת לבי במיוחד, כיוון שלפני עובי את נמל הבית התענ-ינתי במכונים הבריטיים ביחס לאפשרויות ההשתלמות בכתב. על מנת לסיים את בחינות הבגרות שלי. אבקשך, עורך רב-עון "אליים", לענות לי בנדון ולפרט את ביצוע התמיכה אשר תהיה לי לעזר רב. בהוקרה ובכבוד רב.

אריה רוקנשטיין
חובל שני
א/מ "ערד"

מכתבים וכחם מירושם ההצעה כדבר החשתלמות ממכתבים הבריטיים — נמצאים בדרכם אל כל הימאים אשר גילו ענין בנרשא.

המערכת

ימאים!
השתתפו בתחרויות הצילום הטוב "עדשה ימית" ובפתרון התשבצים. הפרסים מצפים לכם. אל תחמיצו אותם. שילחו לנו יצירותיכם למדור מ"לב ים". כתבו מכתבים למערכת — ותענו.



זקור על...

אריה קושלביץ

רב חובל אריה קושלביץ הגיע אל הים דרך... הירקון. בעודו נער היה חבר "צופיים" ואת השבתות והחופשות היה מבילה בשייט על מימיו המפוקפקים של נהר זה. שלא כימאים אחרים, אין אריה קושלביץ מספר על געגועים כמוסים למרחבים. על תאוות נדודים, על אהבת הים האין-סופי וכדומה. השייט על הירקון היה לגבי דידו ספורט טוב, בילוי נחמד והעברת זמן תיובית. השייט כיבוד וכמקצוע היה ממנו והלאה. האניות שחלפו באופק לא ריתקו את דמיונו, לא הלהיבו את נפשו. רית המלח של הים הקרוב לא חדר לדמו.

הוא היה נער תל-אביבי רגיל ו"עכברי יבשה" מובהק.

רק כשהגיע לגיל 16 החל לפזול קצת לעבר הים. אבל שוב — לא כאל יעד, מקצוע, או אורח חיים מרתק. זה היה משהו מעין שגעון רגעי, — הוא מתחייך כיום כמעט בהתנצלות — נמאס לי ללמוד. הים היה פתרון קל ונוח. הלכתי לקורס של גדנעיים, שנמשך ששה חודשים.

בתום קורס זה, שנערך על אחת מאנ"ות חיל-הים, אפשר היה להצטרף לצי המסחרי בתור חניך סיפון. אריה קושלביץ החליט שאין מה להפסיד. הוא עודנו צעיר. לא יזיק לו — כך סבר — להרית אניה של ממש ולצאת לכמה הפלגות מקצועיות.

וכך, ב-1951, הוא מוצא עצמו על האניה "קוממיות".

חודש רדף חודש. אניה רדפה אניה. נמלים רחוקים נתחלפו זה בזה. הניך הסיון הופך למלח כשיר. אבל חייבות לעבור יותר משש שנים עד שהוא מחליט כי די "להשתעשע" וכי צריך "לקחת את הענינים בידיים" ולהחליט מה רוצים

לעשות בחיים. אם להמשיך על הים — צריך לראות בדבר מקצוע ויעוד ויש לעשות כל מה שאפשר כדי ללמוד ולהתקדם. ולא — לדדת לחוף ולנטוש את חיי הנווד הקוסמים.

ואז מסתבר לו כי לא כל כך קל להיפרד מן הים. מתברר לו כי אותן שש שבע שנים על גבי הגלים המלווים הותירו בתוכו "מישקע". לאחר קצת מחשבות והרבה התחבטויות הוא מחליט כי דרכו תהיה — לים.

הוא נוטש את אניתו וסופנה לעכו, לעבור קורס הכנה לחובל-שלישי. עם קבלת תואר, הוא פונה לחברת אליים



רב חובל אריה קושלביץ

ומתקבל לעבודה על "הר-כרמל". מפעם לפעם הוא יורד לחוף כדי ללמוד ולהבחין ולקדם את דרגתו. ב-1960 הוא מקבל סמיכות של קצין-ראשון וב-1962 הוא זוכה לקבל "טיקט" של רב-חובל. בסוף אותה שנה, כשהוא בן 29 שנה, הוא מקבל לראשונה פיקוד על אניה. נותנים לו את "הר-כרמל" — האניה בה החל את הקריירה שלו בחברת אליים. היה זה מקרה בלבד, אך לגבי אריה קושלביץ היה זה מעין סימן ואות-הגורל כי דרכו תצליח.

אנו שואלים את רב-חובל אריה קושלביץ מה דעתו על העבודה בחברת אליים. "אני לא אניד שהיא החברה הכי טובה בעולם, — הוא מתחייך ובורר את מלוי

— אבל יש בה הרבה חובביים שאין אתה מוצא במקומות אחרים. קודם כל עלי לציין כי קיימים יחסים מצויינים בין העובדים לבין עצמם ובין לבין ההנהלה. כמעט ולא קיימות אינטריגות, פשוט מפני שאין בשביל מה לעשות אינטריגות. החברה אינה גדולה מדי ואינך הולך בתוכה לאיבוד. לא קיימים חייצים גבר הים מדי בין העובד לבין המנהל. בעלי הדרגות מתקבלים ללא כל קושי וללא דחיות על ידי ה"בוסיים" הגדולים. קיימת הרגשה שמנהלי החברה מעונינים לראות את הקברניט, או הקצין, ולשוחח עמו לא פחות משמעוניין הוא עצמו בדבר. ההנהלה ערה מאוד לכל דבר המתרחש על גבי האניות ומוכנה לשמוע קובלנות לשיפורים. לא מולזלים כך ולא מסתכלים עליך מגובה.

גם התחושה כי החברה היא יעילה מאוד תורמת הרבה להרגשה הטובה של העובד בה. — ממשיך רב-חובל קושלביץ — בכל נמל אליו מגיעים תמיד מחכה לך משהו מהחברה, או בשם החברה. דואגים לכל הסידורים הדרושים, דואגים שהפריקה והטעינה יעשו במינימום של זמן. אין כמעט בלאגאן, הכל מחושב מראש. הכל דופק, נכון שלימאי עצמו אין שום רווח ישיר אם האניה עונת בנמל במקום יומיים רק יום אחד, אבל תחושת היעילות והרצינות תורמות באופן ישיר לטוראל שלו ולסיפוק המקצועי שלו.

חסרונות? החסרון היסודי הוא, כמירבן, הנסיעות הממושכות והניתוק מהבית לתקופות ארוכות. אילו אפשר היה לגוון את החיים הקשים האלה בנסיעות של קווים קצרים, היה המצב אידיאלי. אבל השיטה של חברת אליים מבוססת על נסיעות ארוכות, כמעט מבלי להודיך לנמל-הבית, ולא נראה כי הדבר ישתנה בקרוב. לי אישית — מחייך הקברניט הצעיר — אין הדבר מפריע עדיין, יש לי רק בן אחד והוא טרם הגיע לגיל בית-הספר. החברה מאפשרת לי לקחת את אשתי ובני על האניה בחלק ניכר של השנה, כך שאינני מרגיש את הניתוק, המעיק יותר על עובדים אחרים. אבל גם אצלי תתחיל, כנראה הבעיה הנו להעיק קצת, כשיגיע בני לגיל בית-הספר ושוב לא אוכל לקחת אתי את משפחתי. אבל אין אומרים: דיה לצרה בשעתה.

בית ספר צפ"ש "אלים"



אתה יוצא "ציויל" ממחנה השחרורים של צה"ל ובידך חבילה קטנה. זה מה שנשאר משירות של שנתיים וחצי. 30 חודשים של שירות מאחוריך — אולם לפניך עוד שנים רבות רבות.

סוף־סוף אתה נמצא במקום שאדם חייב להתחיל להרהר בעתידו ובפרנסתו. לא עוד הורים המכלכלים אותך. לא עוד צה"ל הדואג למלא כל מחסורך.

מה תעשה? — כמו רבים אין בידך מקצוע שתוכל להשתלב בו מיד. מצב מביך. כל מקצוע שאתה רוצה לבחור, מחייב חזרה ממושכת לספסל הלימודים, ואחרי שתסיים את לימודיך, תצטרך להתחיל כשוליה. עם שכר נמוך, להתמודד עם הוותיקים המתחרים.

או שמא מוצע לך משהו אחר, משהו קוסם, שיש עמו אמנם עבודה קשה, אך גם פיצוי טוב של שכר נאות, סיכויי התקדמות מהירה, פיתוי להיות "איש העולם".

שמה תבחר ביום?

אתה מהסס? אין זה מתמיה. ים צופן עמו הרבה מן הבלתי ידוע, טמיר ומסתורי כלשהו — למי שמכירו רק מאולם הקולנוע, מקריאה בספרים ומהצצה מקרית אל נמל חיפה או תל אביב...

15 בחורים צעירים וטובים עמדו במצבו של "הציויל" הטרי הזה. הם יצאו ממחנה השחרורים ובמוחם סימן שאלה גדול: כיצד יקלטו בשוק האזרחי ללא ציוד תכרתי: השכלה מקצועית.

סיפורם של 15 הצעירים הללו קשור בחברה "אלים" והם נושא רשימה זו. הם פירושו: פרחי־קצונה על אניה בית ספר של החברה. "בדרך" אל דרגת הקצונה הנכספת, אל התואר: יורד ים.

נתגלגלו לכאן באורח מקרי. אולם אחרי שעשה המקרה מה שעשה, ונתאפשר להם בזכותו, לשפוט על מצבם, הם אומרים: היתה זו החלטה טובה שבחרנו ביום, כמק"צוע העתיד.

הצי הישראלי מתרחב בקצב מהיר מדי מכדי שיהיה ניתן לאיישו באנשים הטובים והמתאימים. כך קורה שיש לנו אניות

לצורך זה המיכלית הפוקדת את אילת בקביעות. החברה לא חסה על הוצאות כדי להתאימה לתפקיד הנוסף, לעשותה ראוייה לצרכי הוראה ולעשותה נוחה ככל האפשר ל"תלמידים" העתידים לעשות בה קורס של שנה, כדי שיחפכו לקציני מכונה שלישיים.

באניה הוקצו 15 מקומות לינה בתאים בני מיטה אחת או שתיים וחדר למדריך. אחד מחדרי הנופש לקצינים הפך לאולם לימודים, כמו באוניברסיטה. רכשו ציוד כמו מכונת־הסרטה, רשמי־קול ואביזורים נוספים, שאינם נכללים בדרך כלל באיני וונטאר הקבוע של אניות סוחר.

בזמן כתיבת שורות אלה, סיימו מש"תתפי הקורס את החלק הראשון (Part A) של לימודיהם, שנמשך חמישה חודשים. מתוך ה־15 נשארו 12. שלושה נשרו מטעמים אישיים, או מפני שלא היו יכולים לעמוד באתגר הלימודים שהועמד בפניהם. 12 הממשיכים עמדו בהצלחה בבחינות משרד התחבורה וניגשו ללימודי הפרק השני (Part B), שיימשך חצי שנה. בסיומו

מצוינות, מהירות, המילה האחרונה" של עולם הספנות. אך כשמגיעים לסוגית צוות, כמעט שאפשר להתייאש: צעירי ישראל, שאין להם מסורת ימאות, שכל "העסק" הזה הוא בשבילם, כפי שכבר נאמר למעלה, טמיר ובלתי ידוע — מסתייגים מהליכה לים. הסתייגות זו גורמת למחסור בימאים ובקצינים.

דבר זה הניע אותנו — אומר מר אליהו ברכה מנהל מחלקת הצוות ב"אלים" — לקחת את הענינים בידים. לצאת אל הצעירים, אל הטובים שבהם, להסביר ולשכנע אותם בדבר היתרונות שמספק הים — ולגייס אותם לבית הספר לקציני נים שהוקם על ידינו.

כך, בשיתוף עם משרד התחבורה יצאו אל היילים בטרם שחרורם, פרטמו מודעות — שכנעו. נרשמו 36 מועמדים, אך ניתנה העדפה לבוגרי בתי ספר מקצועיים ולבסוף בחרו את 15 הטובים שבהם. בחורים בני 21—26.

המחשבה היתה כי ב"ים צף, אניה ממש — עדיף על לימודים ביבשה. לכן נבחרה

אם יעמדו בבחינות — הם עתידים לקבל את תעודת ההסמכה למכונאי שלישי. בין פרק לימודים למשגרו קיבלו החניי כים חופשה קצרה לשם התרעננות. וכדי שלא ישכחו איך מרגישים כשהולכים על קרקע מוצקה, החברה דאגה להם גם בזמן החופשה, דבר שהוא למעלה מאזבתה. אירגנה להם טיול לגליל וספורים ב"מספנות ישראל" ועל אנית החברה. הר סיני, שעגנה במל חיפה.

מחופשה זו "הטפנו" שניים ממשותפי הקורס — שמואל שנהב (21) ויאיר זילברשטיין (21), שניהם תושבי תל אביב ושנייה הם השתחררו משירות צה"ל חצי שנה לפני תחילת הקורס.

רצינו לשמוע מהם קצת על המניע צעירים כמותם ללכת לים, על תכניותיהם בעתיד — וכן חוויות ורשמים, ביקורת ואולי שבחים על חלקו הראשון של הקורס. הליכתם לקורס היתה מקרית ושניהם נתגלגלו אליו בזכות... קרובי משפחה. "יש לי ידיד, ולידיד בן דוד שהוא קצין בצי המסחרי, מיד אחרי השיחור התלבטנו שנינו במה להמשיך ואז בא הקצין והציע לנו לנסות את הים. התעניינו — והרעיון מצא חן בעינינו" — מספר שמואל שנהב. — "לא, אף פעם קודם לכן לא התעניינתי בים ולא היתה לי משיכה אליו. חשבתי דווקא על... מטוסים, כי שירתי בחיל אוויר".

סיפורו של יאיר זילברשטיין דומה: "גם לי בן דוד קצין בצי המסחרי, גם במקרה דחפה אותי המלצתו לבחור בים ולהצטרף לקורס. כבר היה לי ענין בים קודם לכן, בזכות בן דודי עליה מספר פעמים על אניות וראיתי כי טוב".

"לא רק אצלנו היתה ההצטרפות לקורס פרי מקרה. כך אצל כולם, להוציא שניים, שהפליגו מספר פעמים כימאים" — אומרים השניים — "לולא מקריות זו יתכן שהיינו נמצאים עתה במקום אחר".

הנה תיאור סדר היום של חניכי בית הספר הצף: 8:00 לימודים, עד 12:00. 12:30 עבודה בחדרי המכונות עד 16:30. הפסקה לשעה וחצי וחזרה ללימודים, להכנת "שיר עורי בית", אם ניתן לכנות אותם כך, והבנת פרטים שלא הובנו כראוי בלימודי הבורק.

טענות כלפי תכנית העבודה? — ובכן, רק אחת: העבודה המעשית, יותר משהיו בה לימודים מקצועיים, הוקדשה לעבודות נקיון וזה עורר התמרמרות מסוימת.



יאיר זילברשטיין

מר ברכה מודה, כי אכן היה זה ליקוי בתכנית. אולם לקראת החלק השני יתרכזו החניכים רק בעבודות שיש עמן לימוד המקצוע ממש, אם כי אין לזלזל גם בעבר דות שירות, שהן חלק מעיסוקו של ימאי. ביחס לחלק העיוני, אין כל טענות. אמנם בתחילה היו קשיים לאלו שלא למדו בבתי ספר מקצועיים וכן לאחרים שתורתם נשחכחה מהם במשך השירות בצבא.

אבל המדריך שלנו, מר וכולדר, היה מצויין והוא דאג שלא יהיה אפילו אחד שיפגור. כשהיה נחוץ האיט את הקצב, כשהתגברנו — החישו. תשומת לבו ניתנה לכל פרט והוא הקדיש שעות רבות בער"ב כדי להסביר לנו דברים שהתקשינו בהם. בזכותו לא היתה "נשירה" גדולה יותר וכל מה שלימד — תפסנו".

מפעם לפעם התאספנו באחד החדרים ועושים שמה. בערבי שבת ערכנו קבלת שבת לנו ולאנשי הצוות, או שחוינו בסרט, ובכל זאת, אין כל הערה של ביקורת אחרי גמר הפרק הראשון? השניים מהססים



שמואל שנהב

לרגע: "לא ביקורת, אלא סתם הערה: אולי עשתה החברה טעות בכך, שבחירה דווקא את קו הנסיעה הור" לאנשים שרובם עלו בפעם הראשונה על הים. הוא נחשב לאחד הקווים הקשים והחדגוניים ביותר גם לימאים מנוסים. אנו חושבים שכדי לעודד צעירים צריכים לקחת אותם לקווים מעניינים יותר. כשנוסעים בלי הרף במסלול הזה ובקושי מספיקים לשהות באילת 48 שעות בין הפלגה להפלגה, חושבים יותר מדי על הבית ומתחילים להתגעגע. זאת ועוד: אפילו אין זמן לבקר בצפון, בדרך כלל לא עלינו למשפחות, אלא במקרים חיוניים ודחופים, וגם אז היה צריך לחשוב פעמיים אם אפשר להוציא כל כך הרבה כסף על טיסה מאילת וחזרה, כדי לשהות רק שעות אחדות בבית".

בעוד חצי שנה יזכו לתעודת מכונאי שלישי, ואז יחולקו בתפקידים החדש על אניות חברתנו. לשאלה באם יש כאלה מתוכם שיעדיפו לעבוד בחברה אחרת, אומרים הבחורים: "אנו חושבים שלא נעזוב את 'אל ים', במשך הזמן הקצר שאנו שהים במסגרתה ומתוך השוואה עם חברות אחרות, למדנו כי יש בה יתרון עצום. בחברה שלנו אינך בורג קטן, אינך מספר — אלא אדם. ניתנת לך תשומת לב אישית ויחס טוב. אז מדוע לעזוב? אנו חושבים שגם חברינו ימשיכו לשרת בה". עם זאת, אמת ניתנה להיאמר: לא שמואל ולא יאיר, מתכוננים לבלות את כל חייהם על אניות. יאיר: "חושב שאהיה ימאי 5-6 שנים" שמואל: "אולי יותר. שמונה שנים לפחות". אבל שניהם סבורים שמקורם לתכנן עכשיו מה יקרה בעוד שנים — וימים יגידו מה שיתרחש. עם זאת הם סבורים שיתרונות הים, אין דומים להם ביבשה: רואים עולם, סיכויי ההתקדמות טובים וכשמגיע אדם לדרגת מכונאי ראשי המשתכר הרבה, קשה יהיה לו להתרגל שוב למשכורת "יבשתית", כמו שקשה יהיה לו להסתגל לחופשה שנתית של חודש. במקום חופשה של 90 יום שזוכים לה ימאים, בזכות עבודתם בשבתות, על כן באמת מוקדם לשאול כמה זמן יהיו ימאים. אלה הם קציני ים בעתיד שמואל שנהב ויאיר זילברשטיין. כמותם יש עוד מניין צעירים, שבהרו עתיד של ים ב"אליים", האם יבואו אחרים אחריהם? מר ברכה סבור שכן, אנו מבררים אפשרות של תכנון קורס צף לקציני סיפון, שכמו קודמיהם יהיו "ילדי אליים"...

פעילות תרבותיות וחברתיות למור-פת גילתה חבורת הקדטים שהת-אמנה על „הרכרמל“ לכשסיימו את הפלגתם הביאו הקדטים הללו „שלליים“ חשוב: עלון נחמד, אותו חיברו בלביים.

הננו שמחים להביא כאן קטעים מעלון זה, אשר נערך על ידי דן רוזנפלד ואמנון קוריס.

דבר המערכת (על „הרכרמל“)

עומדים אנו בפני סיום ההפלגה. עת עלינו לאניה היה הכל חדש לרובנו. אולם, בעזרת צוות האניה, החלנו לאט לאט להכירה, לאהבה, ושוב לא היתה זרה לנו. החילונו להרגיש כי אנו חלק מהתמונה הכל-

החוק היבש אומר, כי העונש המכסימאלי על אובדן חגורות הצלה הוא מאסר עולם.

חברה, זכרו! חיינו ובטיחות בע-בודה על האניה נתונים בידינו בלבד!

סיכום ההפלגה עד כה

ביום ששי בשעה 13.00 עמדנו כבר מול נמלה הזעיר של העיר טרי ריוורס, והתקשרנו לרציפה.

המכונאים קפצו מיד על המציאה, ותוך חמש דקות אי אפשר היה למצוא מכונאי אחד על האניה, ולו תחפשו כזה בנרות.

לעומת זאת נאלצו הסיפונאים לחכות מספר שעות, מאחר שהאניה

בדרכם לטיול במונטריאל. תוך כדי נסיעה הורעדה ארץ קנדה משירים עבריים.

כעבור שעתיים נכנסנו לחוצות מונטריאל, כשפנינו מועדות למס-פנות ויקרס-ארמסטרונג המפורס-מות. בין התפעלות אחת לשניה נזכרו החברה במספנות ישראל אשר על גדות הקישון מחד, ומאידך בבטנם המקרקרת, הצועקת מרה. אי לכך שמנו פנינו לעבר המסעדה המ-פוארת „סמבו“.

כאן החלה הצרה הגדולה: החב-רה טבעו בשלל מלים צרפתיות ולא יכלו למצוא ידיים ורגלים...

אז קמה לעזרתנו אשת רבי-החובל,

ישות הדין

זה לעבר הסילו הענק והתקשרה אל הרציף שלידו.

ואז נתפנינו לסיור בעיר עצמה. בסיור זה התברר שטרי-ריוורס היא עיירה קטנה במושגים אמריקאיים וקצת יותר גדולה מבנימינה, כפי שהבטא אחד מחברי הצוות... העיר עצמה מצועצעת וזהו מה שמקנה לה את יופיה המיוחד. משך יומיים, שבת וראשון, לא העמיסו את האניה. והאל, תוך תשומת לב מיוחדת לעובדה זו, שפך עלינו את זעמו בצורת גשם. ואילו ביום שני, כאילו לפי הזמנתה של חברת „אל-יס“, הראתה השמש פנים מחייכות מבעד לקרעי העננים, ועבודת ההע-מסה החלה מבלי שאנו נחזה בה, משום שבאותו זמן היו הקדטים

לית. ועל כך נתונה תודתנו לכל חברי צוות האניה — החל מרבי-החובל, דרך הבוסן, הדונקי, וכלה באחרון המלחים, אשר הרביצו בנו תורה בהפלגה זו ולא חסכו מאמץ למען הגבר את ידיעותינו.

ועל כל זאת — עת תמשיכו אתם, חברי הצוות, לכבוש נתיבים בימים — תלווה אתכם תודתנו. היו ברוכים!!!

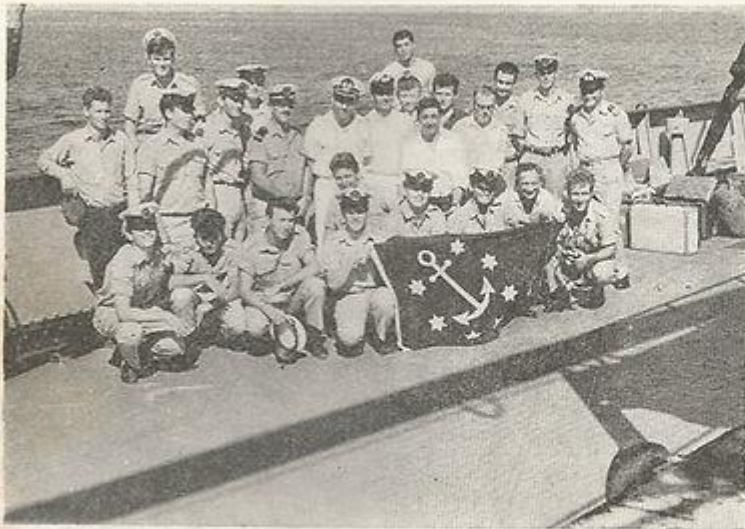
דבר המערכת

בליל שבת 28.8 מצא רב החובל שתי חגורות הצלה ללא בעלים. לרוע המזל השתייכו שתי החגורות לשני קדטים והמציאה לא אמרה כבוד למחלקה בכלל ולאותם קדטים בפרט.



ל.ז.

ציור מתוך השתון



הקדטים על סיפון, הר"כרמל"

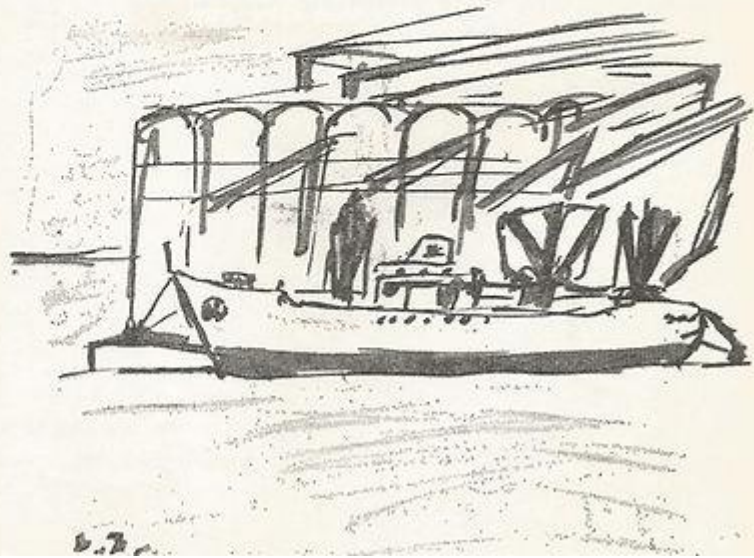
ובתיווכה הישיר הגענו לעמק-השווה
עם המלצרית ועם קיבותינו.

חזרנו לאניה כשבלבנו מנקר הס-
פק: האמנם טענו אותה, אם לא;
כשראינו מרחוק את גובה התרנים
המונמכים, נשמעה צעקה מרה מפי
אותם בחורים שכבר הספיקו לקשור
קשרים עם המין היפה שבעיר...

למחרת נמשכה עבודת ההטענה,
כשאת האניה מכסה ענן אבק, והסי-
פונאים עובדים כמו בערפל. בשעה
11.00 בלילה עזבנו את העיר, כשמטר
זועף ניתך עליה.

כעת נמצאים אנו בדרכנו חזרה
לארץ והאוקינוס, כדרכו, מקדמנו
בפנים מחייכות.

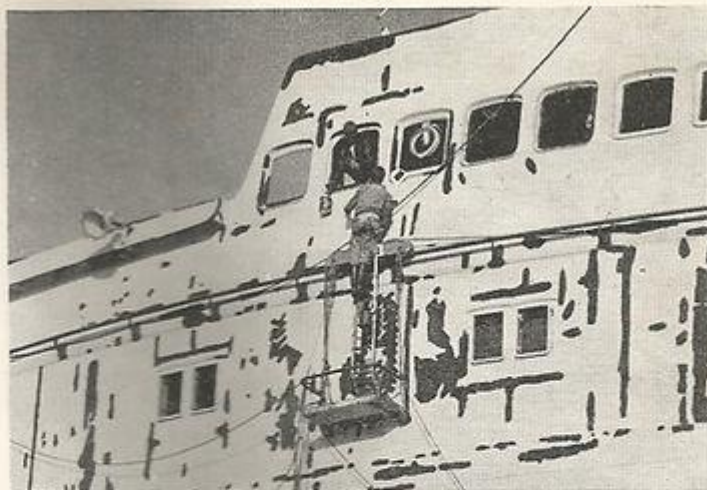
לילה לילה



180 רגל, נכפיל בעשרה פיגומים ונקבל 1800 רגל. נוסף לזה עשרה חבלי בטחון (שכל אחד מהם שווה פעמיים גובה החזית) ונקבל 900 רגל, ובסך הכל 2700 רגל של חבל. נוסף לזה עשרים דליים לרחיצה (10 למים ו-10 לסבון), עשר מברשות פינה, עשר מברשות גליל, 10 פחיות לצבע ועשר תגורות בטחון. אם נניח כי המיבצע יערוך יום וחצי, הרי שנצא משקיעים 120 שעות עבודה.

מה שאנו רואים בצילומים המדפסים זה פיגום נוסע שהורכב על גבי חזית הגשר של האניה "תל-אביב" (בהשראת פיקוד האניה), במספנות "דויטשה וורפט בהמ" בורג". הפיגום בנוי כולו מאלומיניום.

בעזרת הפיגום הנוסע יכול אדם אחד לצבוע את חזית הגשר ביומיים, שהן 16 שעות עבודה לעומת 120 שעות בשיטת הפיגומים, ומצוייד בשני דליים בלבד, מברשת פינה אחת, מברשת גליל אחת ופח צבע אחד. מה שחשוב יותר — העבודה



אם נרצה לרחוק ולצבוע את חזית הגשר של ה"תל-אביב", כפי שצובעים חזית גשר של אניה רגילה, נודקק לעשרה פיגומים. לעשרה אנשים וליומיים עבודה

על מנת לצבוע חזית גשר, אנו זקוקים לכמה גורמים שיהיו לטובתנו. בראש וראשונה אנו רוצים מזג אוויר נוח — שלא תגשם רוח חזקה, שלא תהיה התזה

איך לצבוע חזית של גשר?

מאת: קצין ראשון יצחק הורוביץ

בשיטה זו הרבה יותר בטוחה: הפיגום אינו רגיש כל כך לטלטולי האניה, הרבה יותר אפקטיבי ויסודי בגירוד חלודה (Touching (100 בעמוד 18)

בערך. גם רשימת החומרים והאביזרים שאנו חייבים להכין מראש היא די ארוכה. לדוגמה: כל פיגום זקוק לחבל חדש וטוב שאורכו יהיה 4 פעמים גובה החזית, כלומר



(spray) של מים מלוחים ושהאניה תהיה יציבה. אם מאיר לנו המזל פנים, והיום "שלג" הוא, יום חול — מה טוב, אבל אם יום זה חל בשבת, בחג או ביום שישי, איננו יכולים לצבוע וצריכים לחכות להור' דמנות הבאה.

כפי שאפשר לראות בצילום, חזית הגשר (Bridge Front) של האניה "תל-אביב" הוא בעל ממדים מרשימים. גובהו 45 רגל ורוחבו (כולל הקיטור) 90 רגל. עבור חלק די ניכר מצוות הסיפן (שהוא עדיין "ירוק") אלה הם ממדים מפחידים ומרת' עים, מה עוד שהענין מתגנדנד במקצת. אבל אין לנו ברירה ואנחנו צריכים לצבוע מיטחה זה פעם בפעם. וכמו שהתבטא פעם מישור: "אניה הנכנסה לנמל, כשהזית הגשר שלה אינה צבועה, דומה הדבר לעורך-דין הנכנס למשרדו ואינו מגולח..." על מנת שהצביעה תהיה טובה, אנו צריכים לרחוק את כל השטח בבת אחת ולצבוע בבת אחת. כלומר, מפזרים פיגומים לרוחב, מקצה אל קצה — מתחילים מלמע' לה ויורדים שלב ראשון — רחיצה, שלב שני — צביעה ב"Flat White" ושלב שלישי — צביעה ב"White Gloss".

Hanukah party for Company employees on board M/V "Har Sinai"



Company's new brochure



חברת

על הריסיני לאהר, הטיפול הקוסמטי,
מסיבת חנוכה לעובדי החברה,
סופגניות ותכנית אמנותית תרמו את
חלקן לאווירת הערב.
(למעלה מימין)

הף מתוך חוברת, המציגה את אניות
„אליס“, שהודפסה לאהרונה בארץ.
בימים אלה תישלח החוברת, בין
היתר, לאניות החברה.
(באמצע מימין)

הריסיני שוכ הוצה ימים ואוקינוסים,
לאהר שעברה „ניתוח“ במספנות
„דויטשה וורפט“ שבהמבורג. כמקום
5 מחסנים יש לה היום 9. כמקום 23
אלף טון, 28,250 טון.

כתצלומים: הריסיני בעת ביצוע
„הניתוח“,
(משמאל)

כך הם רואים אותה ...



הנוסע



בונה האניות



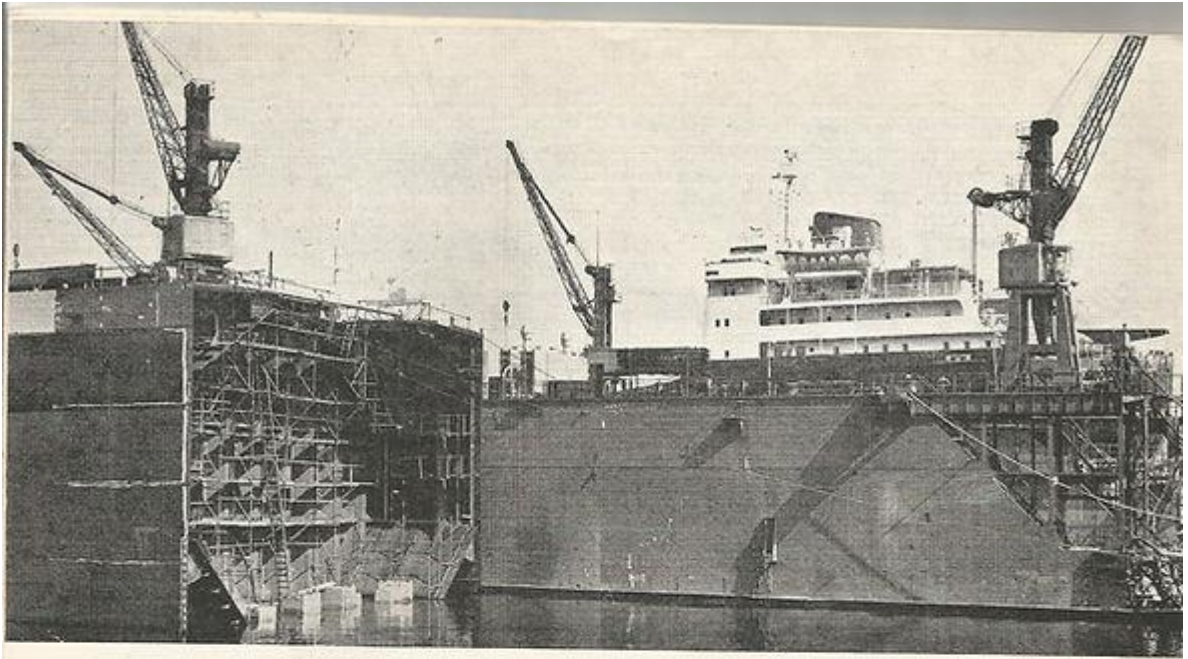
חברת הביטוח



חברת אל ים ואושי הפעולה

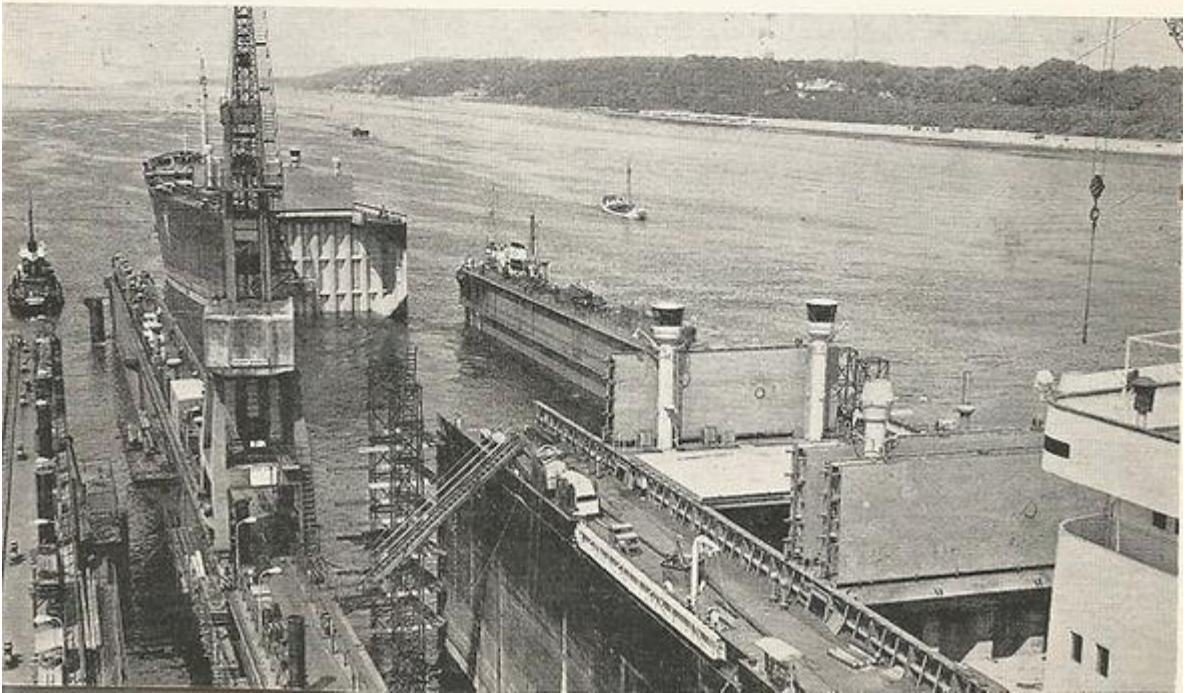


החונך



M/V "Har-Sinai" during lengthening process at "Deutsche Werft" dry dock.

ה"א-י"א" בתצפיה



בראי עקים



כן - מה אתה רוצה?



אפשר לקחת אותה ולגמור את העבודה בבית?



...לפחט נשמעה זסקה מקפ'א'ת'ד'ס'.

מגדרור

תעורות סמיכות נמטרו לאחרונה לימאים הבאים.



שמחה שרייבר - ליום כלולותי, ברכת מו"ט
 גדעון מיטמן - ברכה ליום נשואיו
 יוסף אמסלם - להולדת הבן - ברכת מו"ט
 שלמה קומט - להולדת הבן - ברכת מו"ט
 שלום שלם - להולדת בתו - ברכת מו"ט
 לודויג אייזיק - ברכה לקבלת סמיכות
 למכונאי ראשי



ברכת "עד מאה ועשרים" שלוחה לבעלי יום הולדת

- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|-----------|--------------|-------------|--------------|-----------|-------------|-------------|---------------|-----------|-----------|--------------|-----------|--------------|-------------|----------------|-------------|------------|---------------|-------------|-----------|---------------|-----------|------------|----------------|-------------|
| יוסי פירוס | זאב הרצוג | אברהם מסילתי | יעקב מוסרי | שרול שטרנשוס | זאב שכטר | דוד גבעון | שלמה בנווית | יואל איילנברג | דן קורן | שלמה דקל | חיים מויסה | שרל שומר | דוד נמורדי | מרסל סיטבון | יהודה קונפורטי | יהושע ברייס | מרדכי קופר | אברהם גרביאן | דוד פלוטניק | אשר כהן | בנימין שוורץ | פניאל לוי | יהושע שורץ | יעקב פניגל | אבירם יצחקי |
| אליהו צדקה | דב אלידע | סלומון גיני | יאשיהו כהנא | אברהם ארדי | יעקב סרור | רפאל אבנעים | רו"ה סגן | אליהו בובלי | יעקב ששון | זאב קראוס | משה פשיסוסקי | אברהם כהן | מרדכי טימברג | אהרן פיפר | דוד לוי | אברהם כהן | מנחם לויטס | יעקב רייכנברג | אריה אבן | מרדכי ממן | לודביג אייזיק | הנס פיץ | דוד לוי | בנימין גולדברג | ראובן אברהם |

- א/מ, "הר סיני"
 לודויג אייזיק - מכונאי ראשי
 א/מ, "הר תבור"
 ארנון תור תורין - חובל שני
 א/מ, "תל-אביב"
 שלמה שלמן - חובל שלישי
 א/מ, "ערד"
 יעקב חסידיים - מכונאי שלישי
 א/מ, "הר כנען"
 אלון גת - חובל שלישי
 אברהם אברמוב (קרספין) - מכונאי שלישי
 א/מ, "הר כרמל"
 אברהם יפרח - מכונאי שלישי
 א/מ, "הר רמון"
 ישראל ליבוביץ - מכונאי שלישי
 •
 דוד גל - מכונאי שלישי

היתרי הפלגה הוצאו לימאים אלה לאחרונה. ע"י משרד החבורה.

- א/מ, "הר כנען"
 מנחם לויטס - חובל שלישי
 מרויס אנדי גרופר - מכונאי ראשון
 לסלו קראוס - מכונאי רביעי
 א/מ, "הר כרמל"
 גיורא פחטר - מכונאי ראשון
 א/מ, "הר גלבוע"
 יאשיהו כהנא - חובל שני
 אברהם ארצי - חובל שלישי
 אליהו צדקה טורקיה - מכונאי שלישי
 א/מ, "הר גלעד"
 יהושע ברייס - מכונאי שני
 אלכסנדר רנצר - מכונאי שלישי
 א/מ, "הר רמון"
 יהוקאל שזנר - מכונאי שלישי
 א/מ, "הר סיני"
 אפרים שיגר - חובל שני
 פיליפ הופשטטר - חובל שלישי
 מאיר לנגיל - מכונאי ראשון
 עמירם פלטר - מכונאי שני
 נסים אלול - מכונאי רביעי
 א/מ, "הר תבור"
 מיכאל בנישתי - מכונאי רביעי
 •
 גבריאל ספיר - מכונאי רביעי



א/מ, "ערד" — הפליגה מאמדם בתחילת ינואר בדרכה לברזיל לטעון מטען של עפרות ברזל המיועד לגולף בארה"ב.

א/מ, "הר כנען" — הגיעה לחיפה בתחילת ינואר עם מטען מלא של סויה. משם מפליגה לארה"ב ליעד בלתי ידוע.

א/מ, "הר כרמל" — הפליגה מניו-ארלינגס בסוף דצמבר עם מטען של סויה לפריקה בדנמרק. לאחר גמר הפריקה תחזור לארה"ב לטעון מטען של דגנים המיועד לחיפה.

א/מ, "הר גלבווע" — גמרה פריקת מטען של סויה בחיפה בתחילת ינואר; הפליגה לארה"ב להמסר לחכירת זמן להפלגה מארה"ב לאירופה או לים התיכון.

א/מ, "הר גלעד" — הפליגה מארגנטינה בתחילת ינואר לפריקה בנמל צרפתי בלתי ידוע וברוסרדם.

א/מ, "הר רחמן" — מפרקת מטען של דגים קפואים בנמלי הים התיכון.

א/מ, "הר סיני" — הטעיגה מטען של BAUXITE ברפובליקה הדומיניקנית לפריקה בטקסס בארה"ב; משם הפ" ליג לאחד מנמלי הגולף להטעין מטען של דגנים המיועד לחיפה.

א/מ, "הר תבור" — הפליגה בסוף דצמבר מפורט סולפר בגולף עם מטען של גפרית המיועד לחיפה. לאחר גמר פריקתה תפליג לארה"ב ליעד בלתי ידוע.

א/מ, "תל'אביב" — גמרה לפרק מטען של עפרות ברזל ביפן בתחילת ינואר. משם הפליגה לצ'ילה לטעון מטען עפרות ברזל המיועד ליפן.



פיראטים בים התיכון

ההתחרות המסחרית בין אימות המערב היתה אחד הנורמים שסייעו למעשייהלסטים הממושכים של הפיראטים בים התיכון, שנמשכו קרוב ל-400 שנים. היתה זו אחת מתקופות-ההשד המובהקות ביותר בתולדות המסחר הימי, אם כי מספר האניות ומספרם של שודדיהוים נפל בהרבה מהצי האדיר של המדינות, שעליו היו מתנפלים ואותו היו שודדים ללא רחם. שוד ימי זה אורגן, למעשה, על ידי שליטי ארצות צפון אפריקה: הראים של אלג'יר, הבאים של טוניס והפחות של טריפולי.

מושג'מה על היקף השוד הימי הזה מקנה לנו העובדה, שבשנות 1636-1609 נתפסו 100 מתוך 466 אניות בריטיות ועובדיהן נמכרו לעבדים. הפיראטים היו מצויידים בידעית הים, שלמדה אצל נוצרים שהמירו דתם. הפיראטים היו רואים מעין "שליחות-קודש" בגרימת אכזות לכופרים השנואים עליהם. אולם עד מהרה הפך השוד לענף משקי של מדינות צפון-אפריקה. להשתוללות הפיראטים בים התיכון הוסיף קץ עם כניסתה של ארה"ב לשערכת המסחר הימי הפורה בתקופה זאת. ארה"ב, שזה מקרוב רכשה לעצמה במאמציהדמים את מנילת העצמאות, לא יכלה להשלים עם הסבלות שמדינות המערב היו מוכנות לשאת בהן ובלבד לקיים את המסחר המשגשג בים התיכון.

סוף לסוף המאה ה-17 נאלצה גם ארה"ב שלם את חלקה בעד זכותה לסחר הימי. אולם מאחר שתשלומיההסויה תאלה הניעו למסדים עצומים, גברו התרעמות הרובנו בדעת הקהל והקונגרס אנוס היה להשגב על האמצעים, שיש לנקוט נגד תביעותיהם של מושלי אלג'יר, טוניס וטריפולי.

חשובתה של אמריקה התבטאה במשלוח סיירה של אניות מלחמה לאזורי הפיראטים, כדי להכריעם אחת ולתמיד. בשנת 1803 התרכזו האניות בניברלטר, בפיסקו של הקומנדור פריבל, מתוך נמנה להטיל הסגר על טריפולי, שמוטלה היה החצוף בשליטי ארצות צפון אפריקה. אולם ההצלחה לא האירה פנים לשיירה. ההסגר נפרץ, כאשר סערה חזקה הטילה את "סילדלפיה" לחוף, הפיראטים הסתערו מיד על מלחים והקצינים ולקחו אותם כשבי. אולם אניה זו לא נשארה זמן רב בידי שודדי הים. אחד הקצינים האמריקאים לקח עמו קברניט מסיויליה שטמט ערבות, ובתחנת ההשכה עלה על האניה, שחט את חבר השודדים שהופתע, הפלה אותה באש — ונמלט.

הקונגרס לא הסך מאמצים כדי לשבור את כוחם של שליטי ערב, שסחטו תשלומי קונטרבוציה באמצעות שודיים. כעבור שנה יצא הקומנדור פריבל בראש שיירה שניה, שפתחה באש תותחים על טריפולי. ההפעצה לא היתה יעילה ביותר, והאניות האמריקאיות נפגעו באופן ניכר מאש סוללות-החוף. אולם הנוק הכבד שנגרם לעיר הכשיר את הקרקע לשלום, יש להזכיר גם את ההתקפה שבוצעה בשנת 1805 על ידי הקונסול האמריקאי, שריכז כוח במצרים וכבש את דארנא. התקפה זו שנערכה מתוך יומה צבאית אישית, ללא תוקף רשמי, לא היתה יעילה בתוצאותיה. ממסלת אמריקה ההליטה לפתוח במשא ומתן עם הפאשא הוסיג הסכם של שלום שלפיו ויתר האחרון על תשלומיההסויה מהאניות האמריקאיות החוצות את הים התיכון. אולם הפאשא הערום הצליח להשיג מממשלת אמריקה את הסכום הניכר של ששים אלף דולר — בתורת פיצויים.

עמידתה הנועזת של אמריקה הביאה גם את שאר המדינות לידי הכרה בהכרח של פעולות תקיפות נגד שודדי הים. בשנת 1815 שוג נאלצה אמריקה לנקוט בפעולה דחופה, נשלחה שיירה חדשה, הפעם לאלזיר, שמוטלה לא פסק מלחצו על הספנות האמריקאיות. כעבור יומיים לא זו בלבד שמושל אלזיר נאלץ להחזיר את השבויים ואת הרכוש הנשדד של ארצות-הברית, אלא גם לוותר את ולתמיד על כל תביעות כסף. מלחמתה של אמריקה בשודדיהוים עוררה גם את שאר המדינות לעמידה תקיפה יותר — ומגפת שודדיהוים בים התיכון נעקרה כליל.

קצין או תת קצין המומחה במכונאות המקובלת כיום, ושדרג' הוא מקבילה למכונאי שני או שלישי.

- השמלאי
- חורש דודים
- הרט
- מסגר מכני
- רתך

מהסגני האחראי וממונה על ציוד ועובדי סיפון.

3 עובדי סיפון

מבאן גראה, כי צוות זה יורכב ממומחים, למרות שכל אחד מהם חייב להיות בעל ידיעה בסיסית של ימאי, למען יוכל לעמוד גם במשמרת בחדר המכונה, באם ייקרא לעשות כן.

אשר למסגנאי, הרי הוא יבוא למעשה במקומו של רב המלחים, וימונה על כל הכלים והציוד של הסיפון והמכונה, להוציא את הציוד האלקטרוני; הוא יהיה גם הממונה על העובדים הבלתי מקצועיים. האחרונים ידרשו להיות בעלי כושר גופני של עובדי סיפון, בעיקר לכל הנוגע לכוסר ראייתם ושמיעתם; שהרי ייתכן שהם ייקראו גם לאחוז בהגה, אלא שדבר זה שוב לא יצריך חדשים ארוכים של תניכות.

אנשי צוות אלה יצטרכו לאמן ידם בשימוש בצבעים מודרניים, וכן יידרשו לעבוד בתחזוקה של המיכלים. מצד שני לא יצטרכו אנשי צוות אלה לעסוק עוד בניקוי המיכלים, פעולה שתעשה בסיטת שלט

רחוק, פרט לצורך כפתיהת המכסות על הסיפון. אשר לעבודת הרה"ר צה של המיכלים, בעיקר באותן המיכליות הנושאות דלק גלמי, הרי היקפה יצומצם באורח ניכר. מחקרים הוכיחו, כי ריבוי רחיצה הסב נזקים לא פחותים (ע"י חלודה) מאשר מיעוט רחיצה שגרמה להצטברות משקעים.

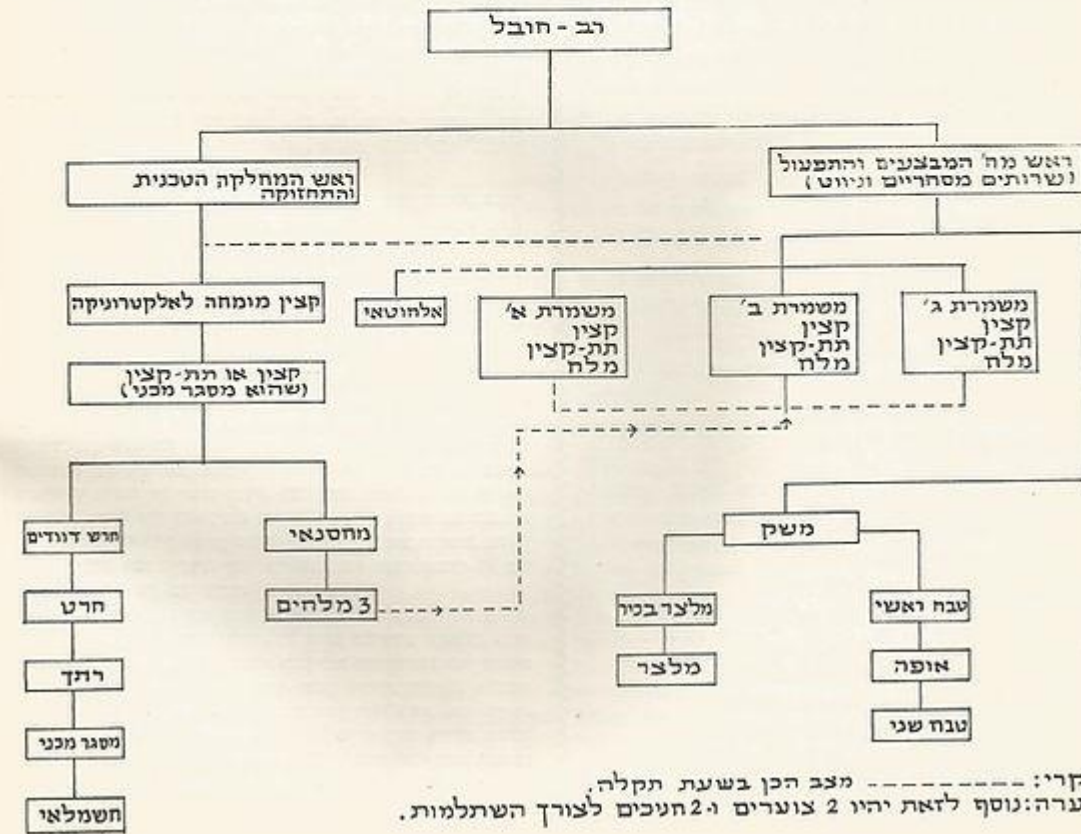
לשם ניקוי כללי לפני תיקון יהיה צורך לגייס כח"אדם נוסף, באם הנמל בו יבוצע התיקון אינו מקיים תנאים המאפשרים ניקוי כללי במקום. כ"כ תפתר בעיית התימרון של מיכליות בגמלים, אין כל הגיון בכך, שמיכליות, המבלה רק עשירית מזמנה בגמלים, תצטרך להעסיק בקביעות צוות מיוחד למשימה זו. בגמלים כמו באנסי, נוהגים כבר עתה בצד הנווט לעלות על האניה גם צוות עובדים לשם קשירת האניה וחיבור הצינורות. כן אפשר יהיה להפחית עוד יותר את מספר אנשי הצוות על סיפון האניה ע"י הפעלה מרוכזת של מדלה העוגן והמנופים, אגב שימוש בתופים מסוג. וחיסות אוטומטית.

בגמלים צרפתיים משותתרים אנשי צוות השרותים הקבוע מעבודת המטבח וההגשה. מלאכה זו נעשית בידי אנשים מיוחדים העולים לאניה. אין כל ספק שהסדר הזה יתאים גם לעבודות הענינה או יציאתה של האניה מן הנמל.

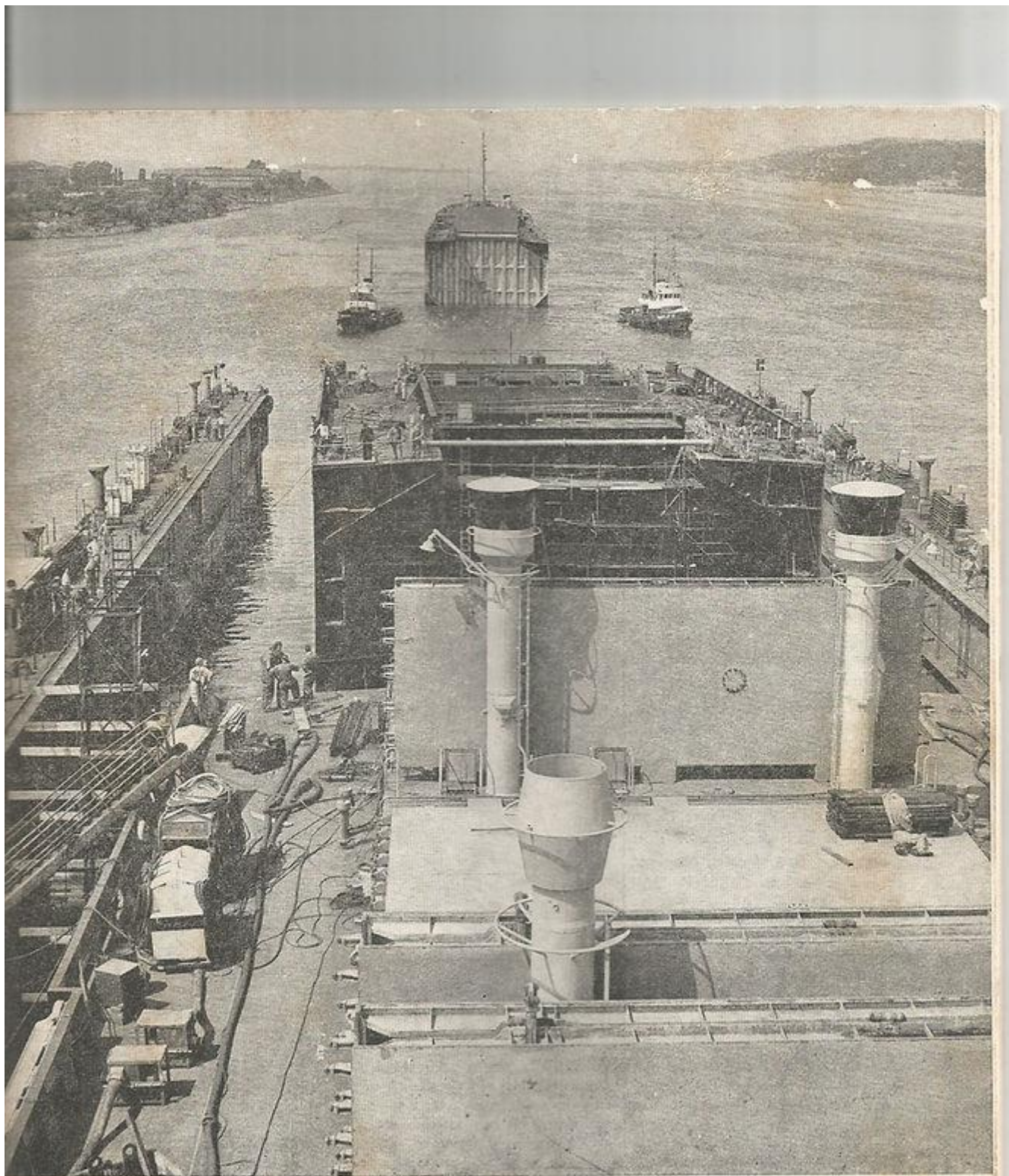
חניכים ושוליות

לפחות 4 חניכים, כולל שני קצינים ווטרים, צריכים להצטרף לאניה. האחרונים ישרתו במחלקת התפעול או במחלקת התחזוקה.

(החשך הרישמה בגליון הבא)



קרי: ----- מצב הכן בשעת תקלה. הערה: נוסף לזאת יהיו 2 צוערים ו-2 חניכים לצורך השתלמות.



M/V "Har-Sinai" at "Deutsche Werft" dry dock during process of connecting new midbody section to the existing fore and aft sections.

א/מ. הרסיני במבדוק. דויטשה וורפט" בונן חיבור הקטע החדש של האניה עם החלק הקידמי והאחורי של האניה הקיימת.