

יומנו אל ים

עתון לימאי ועובדי אל-ים

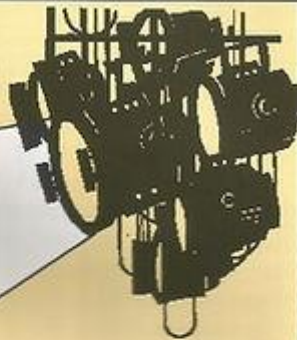
גליון מס' 96

אייר, תשנ"א

אפריל 1991



זרקור על...



מלח כשיר
שמואל גבאי

לכח ממשיך בים. יש חובות על הדירה שרכש לא מכבר בקרית מוצקין והמעבד הכלכלי בארץ לא מותיר הרבה אפשרויות לאדם כמוהו. מלח כשיר על היבשה משול לאדם חסר מקצוע. על-אף המצוקה הכספית שהוא נתון בה, שמואל אינו עובד מעבר למיכסת ימי הים המחייבת ומקפיד לצל את כל ימי חופשת החוף. "הרי עשיר לא אהיה מזה". שמואל אוהב את העבודה במחלקת הסיפון למרות שהיא כרוכה במאמץ פיזי גדול. בחמש השנים האחרונות הוא משרת ברציפות על הליאון, למעט כמה גיחות באוניות אחרות. אומנם העבודה שם קשה יותר אבל ההפלגות קצרות יותר ומאפשרות להגיע הביתה לעיתים מזומנות יותר.

"טוב לי באל-ים", מצהיר שמואל. "אל-ים היא חברה קטנה ואינטימית. היחס של ההנהלה כלפי העובדים הוא הוגן מאוד. האנשים בחברה הם יותר מחברים לעבודה. אנתנו מכירים היטב זה את זה ועם רבים אני מקיים מיסגרת של ידידות קרובה. גם התנאים על האוניה הם בסדר גמור. האוכל - ממש שיגעון".

דבר אחד, בכל זאת, טעון שיפור: ספריית סרטי הווידיאו. אומר שמואל: "צריך להגדיל את אוסף הקלטות ולהוסיף סרטים חדשים. מי שמרבה להפליג ראה את הכל כבר מספר פעמים. אנתנו מכירים את הסרטים האלה בעל-פה. חוץ מזה, אין לי כל טענות".

לאמיתו של דבר, המישפט האחרון לוקה באי-דיוק מסוים. כן, יש נקודה אחת כאובה באמת הקרוייה "קידום". שמואל מציג זאת כך: "כבר 15 שנה אני משרת כמלח כשיר, הרבה זמן. יש לי הרבה המלצות, אבל משום מה נתקעתי בדרגה. המזל בוגד בי. כל הזמן יש רמזים שעוד מעט זה יקרה, ואני מקווה, שזה אומנם יבוא בקרוב".

שאלה: "יש עוד בים דברים שמרגשים אותך?"

תשובה: "היום לא. פעם, כשהיינו מגיעים לנמל רחוק ואקוטי, זה היה מעורר ומסעיר. היום, דברים כאלה כבר ממש לא מרגשים אותי".

לבקשתה של המערכת שולף שמואל שני סיפורים ממחסן הריגושים הפרטי. **סיפור מס' 1.** היה היתה הפלגה אחת על ההקסאגרם, אי-שם באמצע שנות השמונים. כשהאוניה עברה מדרום לסיציליה התחוללה רעידת אדמה חזקה באי: "הים סער במידה שאיננה

מאז ששמואל גבאי עמד על דעתו, הוא ידע שיהיה ימאי. במיקרה שלו, הדבר היה מובן מאליו: סבא וסבתא שלו היו דייגים בחוף שמן ובילדותו הוא נהג לעיתים לצאת עימם בסירה לים הפתוח ולהשליך רשת. אבא שלו עבד כסוור בנמל חיפה. בן-דוד שלו היה רב-חובל בצים. עם משפחה ימית כמו זאת, לא היה שום סיכוי ששמואל ילך בדרך אחרת.

בדיעבד, ולמרות שהלך אחר נטיות ליבו, הוא מכה על חטא: "הפסקת הלימודים היתה טעות. הייתי טיפש, כשלא רציתי ללמוד". את השניאה הזאת אומנם קשה לתקן, אבל שמואל עושה כמיטב יכולתו לפצות את עצמו על החסר. בזמנו הפנוי באוניה הוא מרבה לקרוא ספרים בכל מיני תחומים והוא מעשיר את עולמו ומתפתח. מעבר לכך, את כל מה שיש לו הוא משקיע בילדים, "כדי שהם ילמדו ויגיעו למשהו".

שאלה: "איך תבטיח, שהילדים שלך יימנעו מהטעויות שאתה עצמך עשית בהיותך ילד?"

תשובה: "תיראה, אני מקדיש להם הכל ואני מקווה שהם ילכו בדרך שונה. אין חכם כבעל ניסיון. הבת שלי (12) היא תלמידה טובה מאוד. היא לומדת גיאו ובלט ועובדת הרבה על המחשב שיש בבית. הבן (8) עוד קטן ונראה איך יתפתח".

שאלה: "ואם יום אחד יבוא הבן ויגיד לך: 'אבא, אני רוצה להיות ימאי' - איך תגיב?"

תשובה: "הבן שלי לא יהיה ימאי. הוא איננו מגלה בכך עניין מיוחד, וגם אם מתאדם יתחיל לנלות - לא אתן לו. כלומר, לא אמנע ממנו בכח, אבל לא אמלץ בפניו. מי שרוצה לנהל אורח חיים מסודר עם משפחה וכולי - לא כדאי שיהיה ימאי".

באשר לו עצמו, בשנים הקרובות הוא

וכך, כשסיים שמואל גבאי את בית-הספר העממי (1966) הוא גמר אומר בנשנו לעזוב את הלימודים ולרדת לים. הכל היה טוב ויפה אילמלא ההורים, שהודיעו חניגית, כי הם מסרבים לחתום. היתה מריבה גדולה - כל צד עמד על שלו בעקשנות - ושמואל החליט להראות להם: אם אין מתירים לו לעלות על אוניה של ממש הוא יפליג בספינת דייג. אם לא רוצים לתת - גם נמל הקישון הוא האוקיאנוס השקט.

שמואל היה נער חזק ומפותח מאוד, כשנפו המגודל משווה לו מראה מבוגר מכפי גילו ומסייע לו להתקבל לכל עבודה. וכך, כשהוא בסך-הכל בן 15 עלה שמואל על ספינה קטנה בנמל הקישון והיה יוצא עימה למסעות דייג קצרים של יממה או פחות מזה. החזיק מעמד שלושה חודשים בגיב הזה ואז הלך לעבוד כאיש צוות-חוף בנמל חיפה. בהיותו בן 16 פרצה מלחמת ששת הימים ועם סיומה הוא ירד לסיני ועבד בביצורים כחצי שנה. כך המשיך להתגלגל מעבודה לעבודה - עד שהתגייס.

כשהשתחרר מן הצבא (1972) מיהר להנשים את החלום הישן ומייד התחיל להפליג. שנתיים ומשהו בצים, שנתיים ומשהו בחברה הימית להובלת פרי, הפלגות מזדמנות פה ושם בחברות שונות - והחל משנת 1978 הוא משרת ברציפות באל-ים.

לזכרו של רב-חובל

איבאן א. רדן



בחודש דצמבר של השנה החולפת הלך לעולמו רב-חובל איבאן א. רדן, לאחר מסכת חיים מלאת אתגר ומעש. איבאן, בנו של רב-חובל אלפרד רדן, נולד בבודפשט ב-1920. עם סיום לימודיו בבית-הספר התיכון, בשנת 1938, כבר קדרו פני השמיים מעל הונגריה. האב הדואג לעתיד בנו שלחהו לאנגליה, שם סיים את לימודיו בבית-הספר הימי ב-1943, בעיצומה של מלחמת העולם השנייה. לאחר מכן המשיך איבאן את מיקצוע המשפחה ובמשך שנה הפליג כקאדט באוניות בריטיות. בתקופה זאת זכה הצעיר בדרגת קצין שלישי ושירת במיכליות הנפט של חברת ללוטון, שהשתייכו בימי מלחמה אלה לצי המלכותי הבריטי.

ימיו הסוערים ביותר החלו כשגמר ללמוד והצטרף לאוניות שהשתתפו בשיירות למורמנסק.

בחודש אוגוסט 1941 החליטו בנות הברית המערביות לחוש לעזרת ברה"מ, שסבלה נוראות תחת מהלומות המיתקפה הגרמנית. אלה היו ימי "המירוץ למורמנסק".

המהוללים, שבהם הועברו לסובייטים ציוד וחומרי מלחמה לחיזוק עמידתם, תוך אבידות רבות בכלי שיט ובאדם. כמה מן האוניות עליהם שירת איבאן הותקפו ונפגעו.

הקצין היהודי הצעיר השתתף בשישה מסעות מעין אלה, כשהשיירות מותקפות בלא רחם על-ידי מטוסים, אוניות-שטח וצוללות של הצבא הגרמני. "המירוץ למורמנסק" נרשם בתולדות המאבק של בעלות הברית על השליטה בנתיבי האוקיינוס האטלנטי כאחד הפרקים המפוארים ביותר.

כימאי באוניות סוחר אלה השתתף רדן במספר מיבצעים צבאיים של בנות הברית, וביניהם הנחיתה

באיטליה והפלישה הגדולה לצרפת. מכולם יצא ללא שריטה.

כתקופת שירותו זכה איבאן באות הצטיינות וליסים העמקה לו דרגת קומטור. בתום המלחמה הוסיף להשתלם, השיג דרגת רב-חובל ופיקד על מיכליות של חברת ללוטון, בים הסיני בעיקר.

אביו, רב-חובל אלפרד רדן, עסק באותה תקופה במיקצוע לא כל כך מיסחרי: הובלת אוניות מעפילים לישראל. מיבצעים אלה קשרו את האב רדן למופעל הציוני וב-1947 "עלה" ארצה ונכנס לעבוד בחברת צ"ים המתארגנת.

לישראל הגיע איבאן רדן ב-1953, כשאביו היה קברניטה של א/מ נגבה. הארץ נשאה חן בעיניו, ובהשפעת אביו החליט להתיישב בה. ב-1955 "עשה עלייה" וקיבל את הפיקוד על המיכלית הישראלית הראשונה א/מ חיפה.

שישה חודשים לאחר מכן עבר לאל ים והתחיל את שירותו כרב-חובלה של א/ס תל-אביב (הראשונה). בחלוף שביעיה חודשים עבר לפקד על הר-גלבו, עליה שירת ארבע שנים, ואחר כך על הר-סיני ועל תל-אביב החדשה.

בסוף שנות ה-70 עזב איבאן את אל ים ומונה למפקח ראשי בחברת לשמיניטק בדבונלך, שמושבה במונטה-קארלו.

רב-חובל איבאן א. רדן היה האחרון בשורת הקפטנים היהודיים אשר הגיעו ארצה מהונגריה עם קום המדינה ובשנותיה הראשונות - וביניהם שאגי, רוט, פור ואלפרד רדן. אך לפלא הדבר, איך יהדות של ארץ בלב אירופה, שהקשר שלה עם הימים הוא הגהר דנובה בלבד, הצמיחה אישים בתחום כה מרוחק מסביבתה הטיבעית, ותרמה ליישוב את הלוצי הספנות העברית המתחדשת ואת הבולטים מבין קברניטיה הראשונים.

משתתפים באבלו של ממן יעקב על מות אימו

מחזור חייו של נד מים

על פי א. ה. גורדון, איש השירות הסטאטוסטגו הבריטי, נדי המים הרגועים השליחים ביותר מתפתחים בדרך כלל מריכוז המערה הצפופים (בדומה לישד האבקוי היבשתי), כאשר קיים הפרש טמפרטורות גדול על-פי הים. נוש האוויר מתחמם ומתחיל להתרומם, כשהוא נזרם לאוויר טרסכובי להספחוד בצורה ליליונית, ולעוד מערבולת תופעה זו, והנוכחות של כמות נבבדה של אדי מים על פני השטח, תורמת את החום הכמוס של ההתעבות. שיפור תהליך של אדי מים טרסכובי ביצירת רעב, מכיוון שאדי מים הם קלים יותר מאוויר יבש. עני קוסולוס-קונסטנט, עם ריכוזי המערה הצפופים שלהם, ממשיכים לקדם את היווצרות נד המים הימי. תרומים הלוליוניים המקוריים שאובים כלפי מעלה עד להיווצרותו של משפך מושלם, הנראה לעין.

הרוב הגדול של נדי מים ימיים מתחילל כאשר הלחץ האטמוספרי בסביבה הוא בין 1010 ל-1015 מיליבאר, טמפרטורת האוויר היא בין 80°F ל- 85°F (26.7°C - 29.4°C) והרוח היא קלה ומשתנה בכיוונה. מכיוון שהנד לכשעצמו הוא המרעה של לחץ מאד נמוך, הלחץ הברומטרי בתוך המשפך יכול ליפול הרבה מתחת ל-1000 מיליבאר. קברוית של אחת הספינות דיווח על נפילת לחץ ברומטרי רגעית של 21 מיליבאר, כשנד מים שטף את ספינתו. ד"ר ג'וזף ה. גולדן איש NOAA מתאר את היווצרות נד המים כתהליך בן 5 שלבים: (נקודה כהה, תבנית לוליונית (ספיראלית), טבעת נתוים, מערבולת מפותחת (מערבולת נתוים) ודעיכה.

(1) שלב הנקודה הכהה מתאפיין על-ידי דיסקה מעגלית בהירה ובוולטת על מני המים, אשר מוקפת על-ידי כתם כהה המתפשט בקצותיו החיצוניים. בשלב זה כבר קיים משפך מושלם, הוווד מבסוס הענן ועד לפני הים, והנקודה הכהה מתחבר אליו עכשויו או מאוחר יותר.

(2) שלב התבנית הלוליונית מתאפיין על-ידי התפתחות רצועות לוליויות כהות ובהירות לסירוגין על-פי המים, מסביב לנקודה הכהה.

(3) בשלב סופית התבנית מסובב לנקודה כהה סביבת מוקפת של נתוי מים עם משך המסודר כלפי מעלה.

(4) בשלב זה המים המפוזרים תופים הלחץ פוחים ומופץ נהרס והתעבות.

(5) לבסוף, שלב הדעיכה מתחיל, כאשר נד המים מתפזר ונבש וריכוזי קרינה החדדים נעלם. הוא יורד אחר מרחבה בסביבה.

אפילו כאשר הוא דועך, מכיוון שהוא תלול עדיין להיות מסוכן. בכל עת שמור על הפרופיל הנמוך ביותר האפשרי.

אופיו הבלתי ניתן לחיזוי של נד המים אינו מבטיח פתרונות מהירים לבעיות אלה, ולכן חיוני לפקוח עין כל העת על תופעות חשודות, כגון בסיסי ענן הבולטים כלפי מטה או כתמים סוערים בצורה משונה בים הפתוח. אלה עשויים להיות חבלי הלידה של נד ימי.

וויליס ב. הארד שב ומסכם את המיסטיקה המרתקת והייחודית של נד המים, המאפיינת את הים: "בסך הכל, נד המים הוא תופעה מאד ייחודית, מתעתעת, מסקרנת ולעיתים מסוכנת ומפחידה."

כל שנדרש הוא מיפגש של אחד-על-אחד עם נד מים קונדסי, על-מנת להטביע את ספינתך - ויתכן גם אותך!

* מתוך גליון קיץ 1990 של *Mariners Weather Log*

פרס העובד המצטיין 1990

במבצע "העובד המצטיין" ע"ש נח מווס, הנערך מדי שנה בשנה ע"י העיתון "ידיעות אחרונות", זכו השנה שניים מעובדי אל-ים: טבח ראשי חיים לוי וזכה ב"מגן הציון לשבח" ו"פרס העובד המצטיין" צליש שר התחבורה. השואבן יעקב מושיאשווילי זכה ב"פרס העובד המצטיין לשנת תש"ן.



הגבי לוי מקבלת את הפרס, בשם בעלה, ואת לחיצת ידם של מוכלי ההסתדרות ושר התחבורה.





זכורה לי עד אן. זה היה יום 12, ללא ספק. גל אדיר, שהגיע לגובה של 15-20 מטר לכל המחוות, שטף את הסיפון ולקח איתו את רפסודת ההצלה. גל שני, נבנה לפחות כמו הראשון, החזיר את הרפסודה הפתוחה לאזור הירכתיים. היינו חייבים לקטור אותה, כדי שלא תיחף שנית לים. יצאתי לסיפון ושם היו כבר הסיפון וההדוקים עם חבלי קשירה בידיהם. הצמרמתי אליהם. לאחר כחמש דקות התרוסס גל נוסף, שכמוהו רואים רק בסרטים האלה על הוואי. ראיתי את הגל עולה לכיוון הירכתיים וכהרף עין נמלטתי לפינה מוסתרת. קיפלתי את עצמי בין מכלי החמצן לבין התקרה - יש שם רווח של איזה 70 סנטימטר - ועד היום אינני מבין איך הצלחתי להיחזק פנימה. הדוקימון הצליח להגיע עד למדרגות וירד לכיוון המיטבח אבל הבוסן נתקע באמצע. צעקתי לו: 'קטור את עצמך!' הוא נקשר למדרגות וכעבור שניות, הגל נחת עליו.

הצוות היה בטוח שכולנו נסחפנו לים אבל למרבה המזל, כולנו יצאנו מזה בשלום. היה זה ארוץ שלא אשכח לשלמים. האוניה דמתה לצוללת - רק המיבנה בלט מחוץ למים. סיפור מס' 2. 'במחצאי יום כיפור 1973, בלילה הראשון של המלחמה, הפלנתי על סיפון האוניה קרה של צים. האוניה עשתה דרכה מאוסטליה לישראל ונמצאה מרחק של יממה אחת מחיפה. הלילה היה אפל כיוצר ואני הייתי במשמרת על הגשר. לפתע, בשעה שלוש לפנות בוקר, ירחימי צלליות של שני כלי שיט קטנים, מגודל סטייל, המתקדמים לעברנו במהירות. מצריתו מורחב - הערתי סיד את כל אנשי הצוות והם התרכזו בחדר האוכל, הבושים במגרות הצלה. היינו במרחק שזה הסיף שלנו ובכנסנו ממש לכוננות נסיגה. שני כלי השיט הגיעו קרוב-קרוב לאוניה שלנו והאירו בזרקור על הדופן שלה. יומיים קודם לכן, כשפרצה המלחמה, קיבלנו הוראה למחוק את שם האוניה המקורי ובמקומו לצבוע על הדופן שם אחר, בדוי כמובן. שתי הספינות זיהו את השם והן ביצעו תנועת זיג-זג ושבו כלעומת שבאו. רק אז הבנו, שהיו אלה סטיילים שלנו, ונשמנו לרווחה. השיחה עם שמואל גבאי התקיימה בזמן מלחמת המיפרץ, והשאלה המתבקשת: איך ההרגשה להפליג

בים, כשהמשפחה נמצאת בישראל, בלב אזור בי המופגז בטילים עיראקיים? יזו הרגשה מאוד גרועה. המלחמה תפסה אותנו על הילאון בדרך לדרום אפריקה, ביציאה של הים האדום אל האוקיינוס האטלנטי. בדרך ראינו כמה משחתות אמריקניות ומטוסי סיור חלפו מעת לעת מעל האוניה. במהלך ההפלגה היינו צמודים לרדיו משך 24 שעות ביממה. בכל פעם שנשמע אות האועקה היינו מעיזים את כל הצוות והחברה היו נדבקים למקלט הרדיו. אנשים שאינם נוהגים להתקשר הביתה צלצלו הפעם כמו משוגעים. היינו בלחץ וההרגשה הייתה מוזפתת. אבל כשחזרנו ארצה התברר לי, שהעניינים אינם כל כך גרועים בסך הכל. לאחר שעברתי בעצמי שתג אועקות ושלושה טילים, ברור לי, שבאוניה היה הרבה יותר נורא. שאלה: 'ועכשיו אתה עומד לפני הפלגה נוספת, והמלחמה עדיין לא הסתיימה. באיזו הרגשה אתה יוצא?' תשובה: 'ההרגשה אינה טובה במיוחד, אבל אני חייב לעבוד. וחץ מזה, אני מקווה, שהכל ייגמר במהרה.' שאלה: 'הפרידה הפעם תהיה קשה במיוחד?' תשובה: 'קצת יותר קשה מהפרידות הרגילות, אני מניח...'

זר ברכות



פן שלפה להסמכתו לרכ-חובל
 אדר אסף להסמכתו לחובל ראשון
 נויגבורן רמי להסמכתו לחובל ראשון

חביב יצחק ליושואיו
 סלע שמואל להולדת הבן
 נגד אליהו להולדת הבן
 דס ארי חיים לזר-פיווה יל הבן
 קרסו בלה להולדת הנסדה
 סהן ווייאן להולדת הבת
 ארוך בועז להולדת הבת
 פזרחי שמואל להולדת הבת
 מפן יעקב להולדת הנסד

EL YAM LOG

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

NO. 96

APRIL 1991

