

יום אלים

עחון לימאי ועובדי אל-ים

גליון מס' 98

ויסן, תשנ"ב

אפריל 1992

ז
מ



צ
פ
ר
ד
ע

כ
ה
י
ם



ע
ר
ו
ב

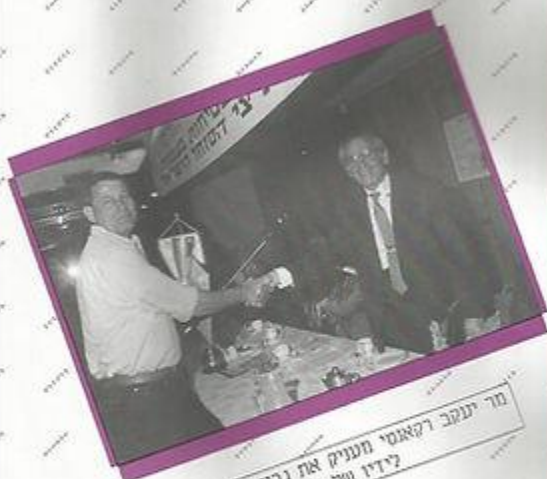
ז
ב
ר



עידוד לבטיחות

שתי אויות ושני ימאים של אל-ים
זכו בפרסי הבטיחות של הצי הסוחר
לשנה זאת.

האנייה "סמסון" - פרס שני
האנייה "הקסאגרס" - ציון לשבח
חובל ראשון שלמה אוזן - פרס אישי
רב-מלחים שלום בן-אבו - פרס אישי



מר יעקב רקאטי מעניק את נביע חיטולי הספנות לאניה סמסון.
לידיו של רב-חובל אדם הרבסט.

דיווח מצולם על הטכס עמוד 9

חובן

- 3 חקיר על...
רביסטנים יעקב מושיאשיל
- 4 עלייתה על שרטון
של אקסון ולדו
מסקמת והערות לד"ח החקירה
- 9 עידוד לבטיחות
פרסים לאניות ולמאי אל"ים
- 10 האם ההשתלמות משתלמת?
רבישח עם אנשי אל"ים
- 12 נשבר השיא
מטען שיא של אשלו: בי"סמסון
- 14 רעש
כיצד להתגונן בפני הרעש באניות
- 16 שוק החכירות הבינלאומי
יולי 1991 - מרס 1992
- 18 המשמעת ומערכת השיפוט
המשמעת בצי הסוחר
מאת: שלמה אראל
- 24 איתור פתרונות
לבעיות בטיחות באניות צנבר
- 29 ראש השנה ב"סמסון"
- 30 זר ברכות ואיחולים
- 31 מנה אחרונה
חידונים לקינח

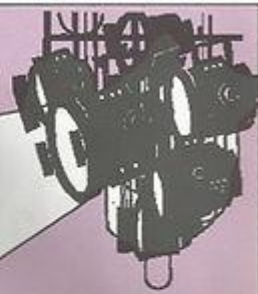
מערכת

עורך ראשי:
רב חובל י. הורוביץ
עיצוב גרפי:
אדלרמור, יעל אלון רוזנשיין
הדפסה:
דפוס אופק, חיפה

זרקור על...



רב-משמנים
יעקב מושיאשוילי



הזיקוק. עבדתי שם חודשיים ואז אמרו לי, שאני מבוגר מדי בשבילם. הייתי אז בן 35.

בשנת 1981 עבד יעקב מושיאשוילי כשואב על מכלית באילת. המכלית עגנה במל הנפט באילת ופרקה את מטענה. באחת וחצי אחר חצות מרצה דליקה באיוור המטבח, כתוצאה מקצר השמלי. בתוך 5 דקות היה מבנה המסדרים של המכלית אטוף לשלוש אש. שני ימאים פיליפינים נלכדו במאווה ונשרפו למוות. רוב אנשי הנוחת קיבלו הוראה לנטוש את המכלית.

על הסיפון נותרו שלושה הקצין הראשון, הקצין השני ושואב יעקב מושיאשוילי. משימתם הייתה להפסיק את פעולתן של מסאבות הפריקה, כדי למנוע התפסחות האש למחסנים, שהכילו עדיין כ-50 אלף טון דלק נולמי. שלושת הימאים האמריקאים לא נרתעו מן הלהבות המתנברות וסגרו את כל התחמים והשסתומים, עד שהצליחו לבדוד את המחסנים מן האש המשתוללת.

מחשש שהמכלית תתמוצץ ותגרום לזיהום כבד של חופי מפרץ אילת ושנית האלמוגים הנדירות שלאורכם, הוחלט לגרור אותה ללב הים. בשלב זה סייעו יעקב וחבריו את משימתם, ויעקב למים ושחף לחוף. הגוררות התירו מי ים על המכלית הבערת ולאחר כשבע שעות כיבד את האש, שכיולתה בינתיים לחלוטין את מבנה המגורים. המחשנים נותרו שלמים, בשל פעולת ההצלה של מושיאשוילי וחבריו.

מאוחר יותר נגררה המכלית חזרה לגמל ובעזרת משאבות החוף פרקו ממנה את שארית הדלק. מלאכה זו ארכה כחודש ימים ובסופה נקשרה המכלית השרופה לאנייה אחרת, שגררה אותה למזרח הרחוק לגריטה. יעקב הדליקה יצא הצוות לחופשה בלתי מתוכננת. בבואו הביתה סיפר יעקב לאישה המופתעת, שהייתה דליקה קטנה באנייה, לא משהו מיוחד, וזו הסיבה שהוא עכשיו כאן. הוא לא פירט יותר מדי - כדי שלא תיבהל, היא לא שאלה שאלות מיותרות - וכך עברו לסדר היום.

שאלה: למה התנדבת להישאר על הסיפון, כאשר בכל רגע האנייה עלולה להתפוצץ?

תשובה: היה חשוב מאוד להציל את המעט במצב

יעקב מושיאשוילי הוא אחד הימאים היותר מעוטרים בצי הישראלי. בארוננו ניצבים בגאווה מרס הבטיחות של צי הסוחר (1990) ולצידו מרס העובד המצטיין מטעם העיתון ידיעות אחרונות (1991). חסר שם פרס נוסף, או למחות ציון לשבח - על אומץ לב ודבקות במטרה, שגילה בעת שמרצה דליקה על המכלית שבה שירת. ועל כך עוד יסופר.

העלייה החמיץ אולי קריירה של מהנדס, שכן הוא נמצא או בטווח של שנה וחצי מסיום לימודיו בטכניון המקומי. הוא הגיע לארץ עם אישה בהיריון ובת קטנה, שצריך היה לפרנסן, כך שהמשך הלימודים לא בא בחשבון בתנאים אלה.

יעקב מושיאשוילי הלך לעבוד כסוור במל אשדוד. בגמל, כמובן, פוגשים ימאים ושומעים סיפורים מכאן ועד אלסקה. סיפורי "ירואים עולם" האלה הדליקו את דמיונו של בחורנו ובסוף 1975 הוא עשה את הצעד. קורס מכונאות בן חודש וחצי במכון להכשרת ימאים - וליים. שנה בצים, 5 שנים בסריקו, אחר כך חוזים מנדמנים בשורה של חברות סמנות - האחים עופר, שיריזי סנקרים, רזובלד - ובשנת 1982 הוא הצטרף לאל ים. מה ויש הוא דילג להפלגה או שתיים בחברה אחרת ומ-1986 הוא משרת באל ים בריציפות.

שאלה: כבר ראית את כל העולם? תשובה: כמעט. במזרח הרחוק עוד לא הספקתי להיות.

שאלה: או אחרי שתהיה במזרח הרחוק, תוכל לרדת לחוף...

תשובה: לא. בגילי קשה למצוא עבודה בחוף. באמצע שנות השמונים, במהלך אחת החופשות, עשיתי ניסיון להיקלט בבתי

שאלה: עכשיו, כשאתה עטור פרסים וצלישים, אתה יכול לפרוש בכבוד ולנוח על זרי הדממה...

תשובה: להיפך. עכשיו אני מרגיש צורך לעשות עוד ועוד, כדי להצדיק את הפרסים שקיבלתי.

שאלה: אהנו משוחחים כעשרה ימים לפני שאתה יוצא לסדרת הפלגות, בתום חופשת חוף בת 3 חודשים. האם אתה מרגיש עכשיו, שהלואי והחופשה הייתה נמשכת עוד ועוד או שאתה שסח לחזור לאנייה?

תשובה: אני מאוד שמח לחזור לאנייה. אני מעדיף להיות באנייה יותר מאשר בבית. אפשר לומר, כי קצב של ארבעה חודשי ים ושני חודשי חוף - מתאים לי.

שאלה: על אדם שמדבר כמוך נהוג לומר, שהוא לא אוהב להיות בבית ובורח משם...

תשובה: גם עלי חשבו כך בהתחלה. כשהכירו אותי יותר, הבינו, שאני מאוד אוהב את הבית וגם מאוד אוהב את הים. בסך הכל, אני עושה זאת בשביל הפרנסה.

גם מי שלא הזדמן לו להכיר את יעקב מושיאשוילי, כבר קלט, בעקבות הדיאלוג הניל, את הראש של האיש הזה. תושב אשדוד, בן 42, נשוי, אב לארבעה ילדים ולשני נכדים. יליד גרוזיה, שעלה לישראל ב-1972. בגלל

עידוד לבטיחות

ממתיים על קפה חמה. מימין לשמאל: ראבי הדות הרבסט, חובל ראשון שלמה ארז, ראבי שלת ארז, רב-חובל אדם הרבסט.



מר יעקב רקנאטי, מנכ"ל אל ים, מרדך. משמאל, מר א. שרון ומוסיקה, מר מנחם שוורץ, מנכ"ל המוסד לבטיחות וניהול, מר אריה גוראל, ראש עיריית חיפה, מר שבתאי לוי, ראש מינהל הספנות, מר זכה גיס, מר י. אלימור, איגוד קציני הים, מר פלטינקו, איגוד מדיוונים.



רב-מלחים שלום בן אבן מקבל את פרס הבטיחות האישי ורדיו על יזם המהות הבטיחות, מר רמי אסלינג.



חובל ראשון שלמה ארז מקבל את פרס הבטיחות האישי מידיו של מר שלמה אלימור, מנכ"ל חטיבת רבי-חובלים באיגוד הקצינים.



זו כבר מסורת. אחת לשנתיים מכנסת ועדת הבטיחות של צי הסוחר את כל המי ומי בספנות ובנכוחותם מחלקת את פרסי הבטיחות ליחידים ולאגודות. האירוע החגיגי הוא גם הזדמנות לערוך מאזן ביניים של נושא הבטיחות בצי, שבו מביטים אחורה בסיפוק וקדימה בתקווה. בטקס האחרון, שנערך בראשית אפריל השנה, נמנו על שורת הזוכים בפרסים המכובדים גם שתי אניות ושני ימאים של "אל ים".

הסמסון שלנו זכתה השנה בפרס השני בתחרות הבטיחות וקיבלה את גביע מינהל הספנות. להקסאגרם הוענק ציון לשבח. רבי-חובל אדם הרבסט קיבל את הגביע בשם הסמסון ורבי-מלחים הוותיק שלום בן אבן את הצל"ש בשם ההקסאגרם. שלום זכה גם בפרס בטיחות אישי וכמוהו גם חובל ראשון שלמה ארז, שעשה הפסקה קצרה בהכנותיו לבחירת ההסמכה לרבי-חובל, ובא לקבל את הפרס. את הטקס פתח והנחה מר מנחם שוורץ, מנכ"ל המוסד לבטיחות וניהול. אחריו נאמו וברכו: מר יגאל כהן מאיגוד הדירונים; מר שלמה אלימור מאיגוד קציני הים; מר זכה מצים; מר שרון מהאחים עופר; מר אריה גוראל, ראש עיריית חיפה ומר יעקב רקנאטי, מנכ"ל אל ים. הכל, בלא יוצא מן הכלל, הרעיפו שבחים כנים על העושים במלאכה ובמיוחד, ציינו את עבודתו של רבי-חובל קרובאום, אשר מועל בשטח במסירות ובלא לאות. מר רקנאטי שיבח גם הוא את פעילותה הברוכה של ועדת הבטיחות. הוא ציין, במיוחד, את מחלקת הסיפון באניות, שהיא היחידה שבה הייתה ירידה במספר תאונות העבודה. מר רקנאטי התריע על התופעה המדאיגה, כי למרות שמספר האניות בצי קטן מספר התאונות גדל. וכך, בעוד שבשנת 1989 היו כ-14% מכלל הימאים מעורבים בתאונות עבודה, הרי שבשנים 1990 ו-1991 גדל השיעור ל-20% מדי שנה. על-פי הסטטיסטיקה, בשנת 1989 אירעו 177 תאונות, ב-1990 היו 235 תאונות וב-1991 נרשמו 220 תאונות. אמנם, רוב האירועים האלה אינם נכללים בהגדרה של "תאונה" (= אירוע הגורם להיעדרות רצופה מן העבודה של 3 ימים ויותר), אך גם ל"כמעט תאונה" יש להתייחס כאל תאונה - ההבדל ביניהן הוא, בסך הכל, רק עניין של "מדל". עדיין לא כבתה הנורה האדומה ובכל יום יש לבחון מחדש את התנאים הגורמים לתאונות.

במסעו בבת-גלים, הקרויה בפי הירדניים מוסה דאג, ישובים, סביב שולחן עמוס בכל טוב היס: שלמה, גיורא ומרק - הבוגרים המריוס, וכן אליזה ברכה, גר, טמי, כושי ועבדכם הנאמן, חושם הרשומה הללו. בין סלטים וחומים על הכיפאק לבין לוקוס ופארידה בגודל של תורן בינוני, התנהל רב-שית בענייני חום והים. עיקרי הריים מובאים בפניכם.

רקע קצר. היה זה קורס קטן ואינטימי, שכלל תשעה סטודנטים, בסך הכל - שליש מהם אנשי אל ים. הייתה ההשתלמות האחרונה במסגרת במתכונת הישנה, לפיה נערך קורס לכל דרגה. מטרה ואילך, יתקיים קורס משותף לחובלים ראשונים ולרבי-חובלים. ההשתלמות נפתחה באוקטובר 91 והסתיימה בראשית מרץ 92. הבחינות בקרוב.

גיורא: הקורס לחובלים ראשונים שעשינו בעבר היה כרוך בהרבה מאוד מתמטיקה. לעומתו, הקורס הנוכחי היה תיאורטי יותר ומתוח יותר. שיתת הלימוד עודדה למידה עצמית. מאויד גיסא, קצב המבחנים הרצחני לא אפשר העמקה והרחבה במהלך הקורס. רק עכשיו יש לי זמן לעשות זאת. בקורס למדנו, בעיקר, ממבחן למבחן. מי שהצליח לשרוד - שרד. **מרק:** שני חניכים שהתחילו את הקורס יחד אתנו כשלו בדרך. **גיורא:** היה חתך טוב של חברה מבוגרי הקורס הקודם. בסך הכל, הרמה הייתה גבוהה. רב-חובל בכיר פלטי, שהרצה על משפט ימי ומטאורולוגיה, אמר לנו, שהרבה זמן לא פגש חתך אנשים כל כך מובחר. **שלמה:** ההשתלמות בהחלט פתחה שער לתחומים מקצועיים שלא הכרת: ניהול האנייה, משפט ימי, המשמעת בצי, ביטוח ימי, קשר עם גורמי חוץ (החברה, סוכנים, הנמל) ועוד. עד שלא הגענו לקורס לא עסקנו בכלל בתחומים אלה.

גיורא: האמנה החדשה להאחדת רמת ההכשרה וההסמכה של יורדי ים (STCW) קובעת, כי הואיל והחובל הראשון הוא ממלא מקום רב-החובל בהיעדרו, הוא חייב להיות מצויד במלוא הידע התיאורטי הדרוש. מבחינה זאת, ההשתלמות נתנה לנו כלים חשובים, שבניסיונות מסוימות הם נעשו להשגתם עמלנית וקשה.

בראשית חודש מרץ הסתיים במכון להכשרה ימית בעכו קורס הכשרה נוסף לרבי-חובלים. בין תשעת המסיימים גם שלושה קצינים שלנו: שלמה אוזן, גיורא חלבני ומרק מירצקי. כבעבר, קיימנו גם הפעם מפגש עם הבוגרים להעלאת רשמים, הפקת לקחים ותהיות לגבי העתיד - בצי קטן, שקצינים טובים בו הרבה.

בכירים באייה. שלא לדבר על השנייד הרחוק יותר.

מרק: עד 1992 היו ארבע רמות קצונה בני - ראשון, שני, שלישי ורבי-חובל. האמנה הישראלית קובעת שתי רמות בלבד - חובל וסגן חובל בכיר. כבוגרי הקורס היו, אגב, נחשבים מעתה חובלים בכירים, על-פי תקן האמנה.

שלמה: הקורס הוא חשוב. המסגרת המצומצמת - תשעה חניכים בלבד - אפשרה לנו להפיק מן הלימודים את המקסימום. זה היה כמו שיעורים פרטיים.

ג'ורא: ג'רד להבין, שהקורס הוא נדיר, קודם כל, להכין את המשתלמים לקבלת התעודה. הוא קרש קפיצה לבחינה בעל-פה אבל לא לתפקיד של רב-חובל.

מנחה: מה היה מיותר בקורס? מה היה חסר בו?

מרק: חסר היה לי מאוד ללמוד יישום מעשי של תמרון איייה.

כושי: אגבנו שולחים את בוגרי הקורס הזה להתמחות מעשית בנושא זה, תוך תלוות לנתב בנמל חיפה. **ג'ורא:** לי היו חסרים בהשתלמות שני דברים: (א) ארכיון פתוח ובו כל המבחנים מן העבר, כמו שיש בכל אוניברסיטה המכבדת את עצמה. זהו כלי עזר חשוב ללימוד; (ב) הקדשת יותר זמן לנושאים, שבהם יהיו בחינות בעל-פה.

שלמה: המכון והציוד שבו הם מאוד מיושנים. הרי אגבנו נמצאים על סף שנות האלפיים, המכשור באייות משתנה ושם - לא לומדים זאת. אתה נאלץ ללמוד את כל החידושים הללו בעצמך, בשטח.

ג'ורא: המכון מוגבל מאוד, שלא

באשמתו, באמצעים שניתנו לו. הוא לא נמצא בסדר הקדימויות - באמצעים ובזמן המוקצה ללימודים. **מנחה:** זהו הקורס הגבוה ביותר ליטאות בישראל. בעקבות התיאורים שנשמעו פה, האם התואר הזה יאה לו? **שלמה:** בתחום התיאוריה - החומר הנלמד הוא ברמה טובה בהחלט. בנושא האמצעים - המכון באמת מפגר.

ג'ור: אני בכלל ממעט בחשיבות המופלגת שמייחסים לקורס. העיקר הוא הניסיון המצטבר. הקורס רק נותן את היסודות במספר תחומים חשובים ואם האנשים יסתפקו רק בכך - יהיה רע מאוד. כל מי שירצה להתקדם, יש לו עכשיו כלים מתאימים להמשיך ולהתפתח, אך הוא חייב להשקיע בעבודה מעשית בשטח.

כושי: אגבנו לדענו הרבה פחות מכס. **מנחה:** אתם גם ימאים פחות טובים? **כושי:** לא. אגבנו התאמנו לתקופה ההיא.

מנחה: אבל לא נשארתי בתקופה ההיא. אתם עוד כאן ובתפקידים בכירים...

כושי: עשינו מה שעושה כל רופא, שקורא ספרות מקצועית מעדכנת ומתקדם עם הזמן.

מנחה: בעקבות הדברים שאמר נר, האם תמשיכו להעמיק ולהתפתח, כאשר אתם נמצאים מחוץ למסגרת לימודית מסודרת ומחייבת?

מרק: אישית, אני מניח שכן. אני תמיד נוהג לקחת לאייה ספרים בכל מיני נושאים - ולומד.

שלמה: אם תרצה או לא תרצה - אתה חייב להתקדם.

ג'ור: רב-חובל חייב להתמודד יום-יום

מל הרפואטיישן שלו. כל התחלקות, כל טאבלה שיהיה מחובר אליהן - ידבקו בו ויפלטו במוניטין המקצועי שלו. לכן, יצר ההישרדות המקצועית כופה עליך ללמוד ולהתקדם כל הזמן. **מנחה:** איך אתם מגדירים את היכולת המקצועית שלכם, כפי שהיא באה לידי ביטוי בקורס, למשל, בהשוואה לעמיתים מחברות סכנות אחרות?

ג'ורא: שלמה ואני סיימנו יחד את הקורס הקודם וזמן קצר לאחר שהוסמכנו לחובלים ראשונים קיבלנו תפקיד בפועל על האייה. **כ'וש:** למשל, צפוף מאוד ובני המחזור שלנו קיבלו שם תפקיד הרבה אחריו. האנשים האלה טובים לא פחות מאתנו אבל לנו יש יתרון עצום על-מיהם של 3 שנות ניסיון. זה בא לידי ביטוי גם בקורס הנוכחי.

שלמה: משיחות שיש לנו עם קולונות מחברות אחרות עולה, שהמסירות, ההשקעה והרצון שלנו נבדלים בהרבה ממה שמקובל שם. **באל ים יש** התנסות מהירה יותר. הקידום האיטי בחברות האחרות גורם לאנשים שם תסכול וייאוש.

מנחה: מה הסיכוי של בוגרי הקורס לרבי-חובלים לקבל פיקוד על אייה? **ג'ור:** זה תלוי כמה עבודה תהיה לאייות הישראליות. רוב חובלות הצובר, הדלק והפחם נמסרות לאייות זרות. אם יתחילו לתת קצת עדיפות לאייות שלנו - הסיכוי יגדל.

שלמה: אגבנו מציאותיים. אגבנו יודעים את גודל החברה ואת מספר האנשים והאייות. אין לנו ציפיות גדולות מדי ולכן, גם אין אכזבות גדולות מדי.

משתתפים באבלם של:

אימה חזן
על מות האב

יוסף כחמגרי
על מות האב

בליקס אפיאם
על מות האב

קלמן בולק
על מות הרעיה

אשפחת שיבר
על מות האב

השנייה

המשיכו לחפש חווי הובלה הרחק מן הבית.
 מטען השיא של האשלג, שזכות הראשונים להובלתו נפלה בחיקה של **הסמסון**, אולי מסמל תחילתו של עידן חדש. כבר היום מדברים על אפשרות, שיהיו שלוש הפלגות מעין אלה בשנה. ערב ההפלגה התקבצה על סיפון **הסמסון** חבורה נכבדה מאוד של אנשים, שיש להם "מניית בכורה" באירוע הראשוני הזה: נציגים ממפעל **ים המלח**, בראשות המנכ"ל אורי בן-נון; מנהל נמל אשדוד, דעון שמיר ואנשיו; דרור אביב, מנכ"ל **חברה ימית**, סוכנת האנייה באשדוד; וכמוכן,

העיתונים לא יצאו בסותרות ראשיות. הטלוויזיה לא שלחה בנות הרדיו לא שידר מן העסק. אבל הסמסות הישראלית בהחלט חגגה, ובכדק, חרבה צבים מניקים אשלג בישראל. זאת רובו מרמזים לחיל באניות. התקוות שהיו לרוב מוגזמים בסדר גודל קטן יחסית. וכך, שאם טיפוח עד כה לא היה בפתחו של 20 אלף טון, מ-10 אלף ש' השוק, למשה, את אניות המפרץ הישראליות מרחו למעגל שיווק האשלג. האויל הפך מטען שכלאה אינם כבכיים סביבות המדינות יחסית שלנו. כך נמל כל ישר הובלת האשלג בדי אניות ארזת הישראלים מצדם

המועד: 22.12.91

נמל המוצא: **אשדוד, ישראל**

נמל היעד: **טוקופיללה, צ'ילה**

האירוע: **הובלת מטען האשלג**

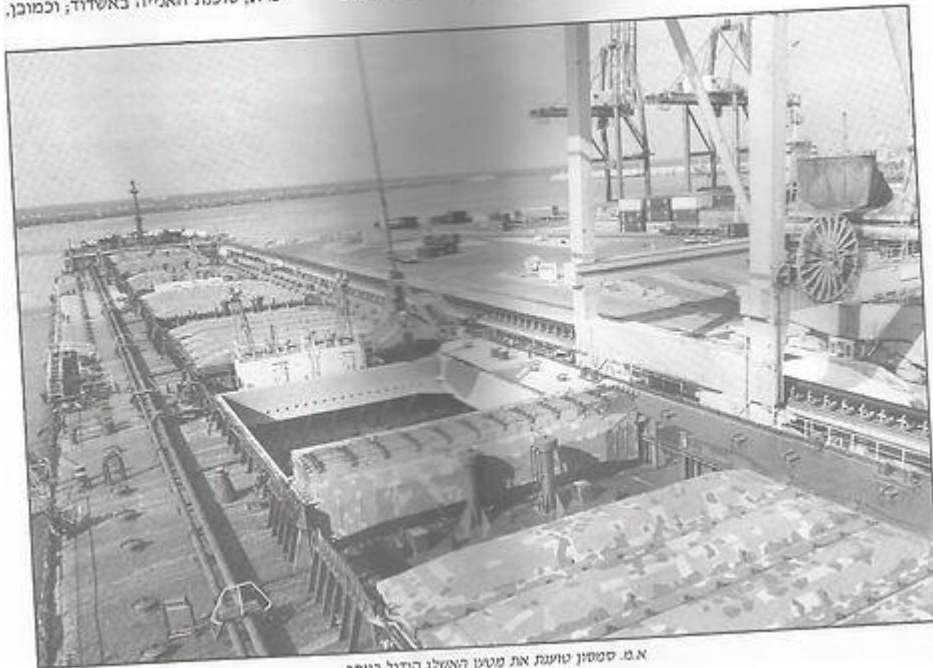
הגדול ביותר שיצא אי-פעם

מישראל באנייה אחת

גודל המטען: **55,313 טון אשלג**

האנייה המובילה: **סמסון של**

חברת אל ים



א.מ. סמסון טוענת את מטען האשלג הגדול ביותר

נישור

אנשי אל ים ובראשם מנכ"ל החברה, ינקב ריקנאטי. הייתה מסיבה צנועה, אך מכובדת, עם מאכלים ומשקאות "כיד אל ים". דיברו על פריצת הדרך, שגם אם נעשתה לאחר שנים רבות - טוב שנעשתה. גם העלו על נס את העובדה, שיש בה לא מעט סמליות, שאת מטען השיא הראשון מסוגו מובילה אנייה ישראלית עם צוות ישראלי. וכמוכן

הביעו תקווה, שזו הסנונית המבשרת את האביב... העמסת הסמסון במטען הגדול גם היא שווה סיפור. 49 אלף טון הוטענו על האנייה ברציף האשלב היעודי, באמצעות המסוע. בשל חוסר בשוקע - המען רדוד למדי ואינו עשוי לכלי שייט בסדר גודל זה - הפליגה האנייה לרציף 9 העמוק יותר, להשלמת הטעינה. מן המחסן ברציף האשלב

הובל החומר במשאיות ונערם על משטח ברציף 9. באמצעות מחמנים, הנוטלים עמם במכה אחת 5 טון אשלב, הועמסה שארית החומר על האנייה. בסך הכל, 55,313 טון. השקת הכוסיות סימלה, אולי, השקת קרובה של קו הובלה חדש. אשדוד - טוקופיללה, 25 ימי הפלגה בכיוון אחד, לדרך תעלת מנמה. נשמע טוב. לדרך... ספן...



מימין לשמאל: מנכ"ל אל-ים י. ריקנאטי, מנהל נמל אשדוד ג. שמיר, מנכ"ל מפעלי ים-המלח א. בן-טון, ר"ח האגיה סמסון מ. נוימן.



מר י. ריקנאטי ומר א. בן-טון



מימין לשמאל: מר א. בן-טון, מר ג. שמיר, מר י. ריקנאטי, מר א. ניבן, מר א. ברכה, מר ה. סמטה.

זר ברכות



- שמואל סלע להולדת הבן
- גינכך תחאוכו להולדת הבן
- רחמים יפת לבר־מצווה של הבן
- ליאון פרקוביץ לבר־מצווה של הבן
- אדוארד סלמה לבר־מצווה של הבן
- רפאל עמר לבר־מצווה של הבן
- ניסים קטלן לבר־מצווה של הבן
- שלום אמיר לנישואי הבנים
- ליאון אלפסי ליציאתך לגימלאות
- יוסף כחמגרי ליציאתך לגימלאות
- אלי סמנה ליציאתך לגימלאות
- מוריס פור לקבלת פיקוד ראשון



האנייה ולמנוע זיהום ים. כאשר לא יכולנו להזאיל יותר - נטשנו. שאלה: הנהלת החברה העניקה לך צלי"ש?

תשובה: מה מתאום. שאלה: אז אולי בנזם נאה?... תשובה: נתנו כאלפיים דולר לכל איש צוות - מיצוי על הציוד האישי שלנו שאבד בדליקה. לא הביעו שום הערכה מיוחדת למי שסיכנו את חייהם למען החברה.

זו הייתה ההפלגה האחרונה בחברה זו. אחרי חודשים של חופשת חוף הצטרף יעקב מושיאשוילי לאל ים ולמרבח האירוניה, הוצב כשואב על... המכלית סי ואליאנט. לא היו בו שום חששות לחזור להפליג במכליות. האירוע הוא לא הותיר בו עלקות מיוחדות. זו הייתה תגובה יוצאת דופן, שכן שמונה מעמיתיו לשעבר לקו בטרואימה קשה בעקבות הדליקה ונטשו לחלוטין את הים. שאלה: איזה לקחים הפקת מהתאונה ההיא?

תשובה: צברתי הרבה ניסיון כתוצאה מאותו אירוע. אילו, חס וחלילה, הייתי עומד שוב במני מצב דומה, הייתי יודע בדיוק כיצד לפעול, כדי להציל את האנייה והחברים. מאז, לפני כל הפלגה אני עורך בדיקת בטיחות קפדנית. יש לי מודעות גבוהה מאוד לעניין הזה. אני בוחן את כבלי החשמל, את מצב הרצפה, בודק שחלקי החילוף ופריטי ציוד אחרים יהיו קשורים היטב. אצלי, מעולם, לא נפגע איש צוות בתאונה.

יעקב מושיאשוילי הוא אדם השמח בחלקו. חייכן, חברותי, מתחבר בקלות עם אנשים. אפילו בחופשות החוף הוא מקפיד לשמור על קשר עם עמיתיו מאל ים. לפחות פעם בשבוע הוא מטלפן למשרד הראשי - סתם, כדי לשאול מה נשמע. הוא מלא מחמאות לאנשי החברה - הימאים, הפיקוד, הנהלה. אומר, שהם כמו משפחה. יש משקל מיוחד לחוות דעת כזו, מפי ימאי שעבד בכל כך הרבה חברות סכנות.

שאלה: אין לך שום תלונות? שום ביקורת? תשובה: יש לי דרישות גבוהות בענייני עבודה ובדרך כלל, כולם מבינים שהן מוצדקות וגם מקבלים אותן. מעבר לזה, אני לא בעניין של תלונות. אין לי טענות נגד אף אחד ולכן, לאף אחד גם אין תלונות נגדי. כשאני נכנס למשרדי החברה, תמיד מקבלים את מני בחינך, שואלים לשלומי ולשלום המשפחה. בחברות אחרות, אפילו "בוקר טוב" לא אומרים לך...

EL YAM LOG

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

NO. 98

APRIL 1992

ש
ח
ל



ב
ר
ד



א
ר
ב
ה



ח
ו
ש
ך



מ
ב
ת
ב
נ
ו
ר
ו
ת

