

רב חובל דוד ניסו כהן איננו

חייו, במשפחה אשר אהב הותיר חלל.

• • •

דוד כהן נולד רוחק מחיים. מרחוק פיסר, נפשי והוויתני. בין צפת, עיר הולדהו, לבין הים, מפרידים הרים גביהו. אבל דרך ההרים הללו המכילה לנו, בדרך בלתי ידועה, הום הנסתה. בעודו ילך, בתוך הרובע היהודי החדש של צפת — מספרים בני משפחתו — כבר אהב לה- שיט ספינות. ספינות של נייר ושל כפיסי עץ, שהים שלחן היה גיגיות נושנות. האניות והמים, כך סחו בני משפטהן, היו משתקו האהוב של הילד דוד.

בן טמונה היה כאשר מת עליו אביו. דוד נשלח למוסד שפיטה, ללימוד חקל-אות. אחר כך ערך לתל אביב והוא עשה בה במלאכיות שונות ומשגונות כדי לפרוי-נס עצמו. ביום היה עובד, בערביים ובין לילות לומד. בעצם, לא כל עורה, הlein עצמו לבחינות הבגרות ועמד בהן הכל השיג בדרך הקשה של עבודה ושקדנות עיקשת. שום דבר לא הוגש לו מן המוכך. החיים לימדוו שמה שלא יעשה לעצמו, איש לא יעשה למעןו. הוא לא רצה לעמוד על מקום אחד. הוא היה שופטן בעל יעדים ברורים.

דוד כהן הילך מאתנו. הוא הותיר אחורי תדמה, תחשות שכול וצער כסס. השמואה על מותו פשוטה ב מהירות, הותירה אנשים שהכירו אותו יקרה! דוד כהן לו, לאיש הזהיר, השkol, המiomן, שתחום הבטיחות היה נר לרגלו.

עם רב הילך אחורי מיתתו של דוד כהן ז"ל, לא בלטו בו אנשים שבאו לזכאת ידי חובה, כי חובה כזו לא היתה קיימת. לא נראו בבחוש אנשיים שבאו לשעות מצוות אנשים מלומדה, שכן לא היה מי שיבקש זאת מהם. כל הרבים שבאו — בא מפני שדוד כהן היה אדם שחוית את רישומו המיחודה, הר צניע, השקט, החוגן, החביבי.

האבל היה אמיתי, הצורך לבלת אחורי ארונו היה כנה. לדוד כהן לא היתה כארויימת, אבל הוא היה رب חובל מעולה. לא היו לו גינוי פיקוד ושרת, אך הוא דוד, בדרכו הייחודית, ללבוש דברים ולהביא לידי ביצועם.

הוא אהב את חיים, הוא אהב את חי-אניות, הוא אהב את עבודתו. את מטען מסרתו הרבה חולק באյוון והיר ונבון בין אלה לבין משפחתו. בין אלה לבין אהנו אשר אהב קיפד את פתיל

אבל לגורל מהתלות מרות וקטלניות שאיש לא ישורן. אחת מהן היכתה ברב חובל דוד כהן ז"ל. דוד כהן הוא, הזהיר והמוחיר, היה הקרבן.

בן 49 היה דוד כהן שנפל על משמרתו בבטן האניה, אחורי 28 שנות שירותazzi המלחמה וכי הסופה.

אומרים עליי שהיה איש צנוע, נחבא אל הכלים, ממעיט בדיבור, מופנים עם עצמו, בורה כאור וקוראים, לא מן המתחריע. אומרים עליו כי נחיב עיריו אחד היה לו בחיי היום יום: מביתו לא-עובדתו ומעבודתו חורה לחיק משפחתו לא היה מעורב בין הבריות יתר על המידה, שקד על שלון, לא נדחק לעסק-ניות, לא בקש קתרות וחותרים.

אחריו אדם כוח מתאבלם בחוג משפחתי מזונצם. אחריו ארונו הולכת קבורי צה קתנה ואינטימית של ידדים. אך לא כך היו הדברים.

משנודע בربים דבר מותו של דוד כהן הילך זרם של מכתבים, מברקים, טלסקופים וטלפוןים מהארץ ומרחבי הארץ — עולם — כולם של צער והשתתפות — לפקוד את בית המנוח ואת מושדי חבירת אלים. ואחריו ארונו הילך עם רבי יותר מאשר ניתן היה לשער ולצפות.

ברור היה או כי סגולותיו התרומות של דוד כהן לא היו נחלת סודם של מקוריו האינטימיים בלבד. ברור היה, כי כל אלה שהוא במחיצתו הזמנית והקבועה יותר קלטו את החוב הרבהashi אשיותו, במודע ושלא במודע, ורחשו לו כבוד. וכך, גם מי שלא נימנה על מקורי-בוי ובני משפחתו וגם מי שלא עבד במאחצתו, חש צוֹרָע عمוק ללהותו בדרכו האחורה, להלוסק לו את הכבוד שממנו.

תמיד חמק.



בצער רב אנו מודיעים
על מותו הדרמטי של
בעל ואבינו דיקר

רב-חובל

דוד ניסן כהן

שנלה נאנו בטרם עת.

ההלווה תאא זיווּב, יומ שילשי, 1 אדר א'
תשל"ז (2.3.1976). בשעה 12.00 בצהרים
כבודה החוליות רמכים בחיפה.
לבית הקברות בכפר סירן.

אשתו: לאה
הילדים
והמשפחה

המומים ומונועים על מותו הפטומי
של עובדנו הוחיק והמסור

רב-חובל

דוד ניסן כהן

מנהל מחלקת תעוז אוניות

מתאבלים מרה ושותחים תנחים
למשפחה השכלה.

חברינו לעובדה
אוניות מסא
אלים בע"מ

עובדינו אניות משא אלים
רכנים ראשם בצע
על מותו הדראני של חברם לעובדה

רב-חובל דוד כהן

ארגון עובדי אניות
משא אלים

לחברה אלים

אתכם באכלה על מות

רב-חובל

דוד כהן ז"ל

צבעי טמבר אסקר בע"מ

דוש לשר יעקובי בכרך
דוח. כי מזה 10 יומם ועוד
רפס צבושים חמורם ב-

רב-חובל שניפפה באילת



ゾה רב-חובל דוד ניסן
כהן, שננהג באילת,
מןילה למכיל מותו.

רב-חובל נהרג בחאונה במכליות זופט באילת

בנcht מחלקה התפעיל שור הברת אלים. דוחתו
על דוד ניסן כהן בן 50, מחותה נתקה אטמייה מתאנתי.
עבורה עז סיון בוגר גוף, בוגר שיטקה גנט אל
מוחקי הרף של קבניא אגילה.
רב-חובל סיון בוגרתו עז סיון דמבליה,
הילק סוד לסייע 3 אח' הגרירים ונפל מונחת של 25 בוגר
אל תוך מוכן מותם, המשמש להעת גזען ובכלה.
כלתי המכליות השען אחריו בוגר שיטים, עד שטן
לייה לפניו את נפטרו.

עובדינו אניות משא אלים

רכנים ראשם בצע על מות הדראי
של חברם לעובדה

רב-חובל דוד כהן

ארגון עובדי אניות משא
אלים

נחרוג בנפלו
למייל דלק

מאת שמייאן הנז
סופר הארי באית

בחאונה עבדה שארית אטמל
בנcht נהרג ניגול מהקלת התפעיל
של חברה אלים, רב-חובל דוד ניסן
כהן (50). הוא נעד ניגול כנחת 25
כבר אל היר מייל דלק בעובייה.
הטייר אש דמייל בסיל ובדר ננד.
הוביל ייעץ לאילת בפקח מסדר
הסודות כדי לאסן עדרו.

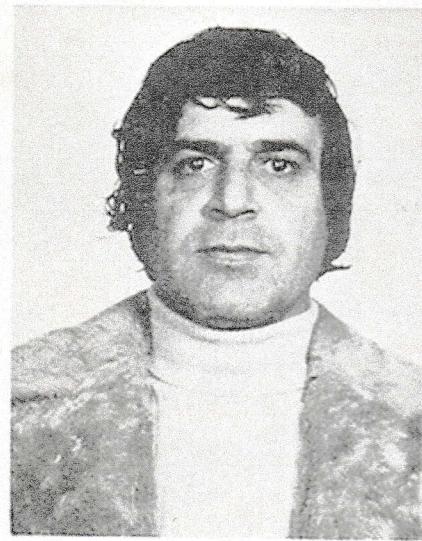
שב שעל פ' רוב בארכנגייט. זו בכלל ואות שפת האם של..."

הציגנה ברכבריג נסתיימה והאינה „תל-אביב“. יוצאת למשך „הפלגנו לנייר-אורליאן ונסינו כמה הפלגות בקי הנוף — איזה...“. מושך בוגר בוגרים צעירים זקנים מושך יותר בוגרים צעירים זקנים ניוט לטיל ולבלוט. אחרי סלסה חדישים של הפלגות הבגדה דאנטי תל-אביב בפעם הראשונה לחופת. באותו הפעם הייתה אניתה החופרת אנטון סר החנוך שאורה ימאר, בוגר תיכון עם העובדה הלא-געשית הונ-טאנר הבחן כי לא יכול היה להסתמך על בדינות את החלטתי, יותר על יסודות הדומות מוסר".

דמירג'אן מטיף להפליג אהדרי לו חדשים על „תל-אביב“. הוא מסיים את תקופת החינוך שלו, הוא כבש רוח כל „הריסני“ ולאחר מכן צולח כל אחת מאניות הקורו „זברון לברכה“. ובעצם בדונקיימן.

„זה בדיק המקצוע טריטורי ליבורנו בו בים. את זה למדתי בבית הספר הר מקצוע. מאנו אמי דונקיימן וכוכב מהחיים“.

לאחרונה שרת כביה של סבליתן פגשו אותו לחוף לאומה ממלחתם והוא מנסה לחשוף לאומה ממלחתם חום הופשתו ואת למים הנה הבדבבם שהיא עותה. הכו מצלמתם אבל האניה טוביה ומה שחשוב יותר — הניות בדונקי. וזה מה שקובע ביעלה. אני מוקהה כי כשאחוור לאנייה אמצעה פלה אם אתם האנשים שדי בה נט נארה הדרשה ואם לא אמצעה את אוניותם בולם, אני מקווה למזוא סס לphetות את האנייה הטובה ששורה עלייה".



זרקן על...

דמירג'אן
ורקין

מעט מאוד ארמנים מצויים במדינת ישראל ועוד פחות מכ' — יחסית למספרם — משרתים בצי המלחרי. אחד מבני העדה הקטנה זו ואפשר היחיד מקרב המשרתים הוא דמירג'אן ורקיין, גבר בן 36, בעל רעמת שיער שחורה, העושה בחברת אל ים כ„דונקיימן“. את הקריירה הימית שלו החל בחברה כחנייד'נגב בסוף 1962 ומazel, כמעט ברציפות, הוא משרת

על אניות החברה.

דמירג'אן, אחד מקרוב שלושים מאות בני העדה הארמנית החיים בחיפה, אומר כי עד כמה שידיו לו יש אולי עוד ארמני אחד בארץ בסך הכל העובד על אניות. הוא עצמו הגיע לים בעקבות אביו, אם כי בוגדור גמור לרזגנו. אבי היה חייט במקצועו. אולם בשנות 1945 עבר לעבוד בנמל חיפה, בחברה למסילות. בפעם הראשונה בחיה דרכתי על אדמה חוץ לארץ. נסעונו ברכבת לביירות. היינו צריכים לחכות כשבועיים לנמל לעוזר לאבא שלי בטיפול באניות ובבקי טנקרים. כך התקרכתי לים ולאריות. סיימתי את בית הספר המקצועית בעיר, בילינו בילויים משגעים. היה מיושר על שבחרתי במקצוע הזה, ה"אפשר ללהפלגה ושיכנו אוניות בית מלון עד להפלגה ושיכנו אוניות בית מלון בעיר. בילינו בילויים משגעים. היה מיושר על לראות את העולם ולהיות מושגעים. היה אפשר ליל רחובות המפרץ חיפה, אולם היהי, כמו שאומרים עם המבטים לים. אבא שלי לא רצה שאלך לעבוד בים. הוא רצה שיכמו כל הארמנים אוחנן בניל עשרים וארבעים משפחה. לי היו דעות אחרות בנושא זה. שנתיים בערך עבדתי בחברות והשי תעמידי כהוגן. בסוף 1962 נשבר לי לגמרי וחחלתי לנסות עלולה על אני. החלטתי ללבשה והם שלחו אותי לחברת אל ים. כעבור זמן מה קראו לי, והודיעו לי כי מקבלים אותי כחנייד'נגב ושאני יוצא עם אחות להביא מהמברג אנייה חדשה שסמה „תל-אביב“. עלינו על אני נסעים להפליג למרסיל. היה והפעם הראשונה שיצאתי

לモתר לציין שדמירג'אן מדבר עברית שופטה וכדריך הארמנים, הוא שלט ב- שפות אחדות. „בבית אני מדבר, כמוון, ארמנית, אך לרוב יוצא לי לדבר עברית“. הוא שלט גם בערבית, אנגלית, בטורקי, בצרפתית וכבר הצליח ללמד גם מעט ספרדיות מן הימים שבחברת שרת. באיזה שפה הוא חושב וחולם? דמירג'אן מהרחר רגע ארון: „אני חוו



הבריך לכם זילן

נסתלק מעתנו הנrix' לקס, עובד ותיק ומסור, מי שהיא עד לימי
האחרונים הטבח הראשי באניה „תל-אביב“. בהגעה יומו של אדם ללכנת
עלולמו נמצאים תמיד דברי שבח לזכרו, בטרחה קטנה, או קטנה פחות.
הכל לפה האיש. אולם כשאנו באים לרשום מספר מילים לדמותו של האיש
הנrix' לקס, אין לנו נזקקים לשום טרחה ואין לנו נאלצים לבור מילים
שתחיינה מתאימות, מכובדות ואומורות את כל האמת. כי לקס היה
איש טוב, بلا מובן המלה. איש שכיבד את הזרות ונזהר עמו ועל כן היה
הכל מכבדים אותו. נזהרים בכבודו ולאלה שעבדו במחיצתו הקרויה
מש אהבווהו.



בעודו בחיים שמע את שבחיו שנאמרו
פפני. הינו עדום לכך יום אחד, כאשר
ניקרנו על "תל-אביב" וטענו מתבשילו
על לקס. אמר או רב החובל עמוס הכת:
המעלה הגדולה של לקס היא העודה
עיטש לו אופי טוב. כמעט ואյ אפשר
ולריב אהן. מעלה זו חשובה ממיוחד
בחנאי אנייה ואמ' גם שבעי רצון בז'
ואוכל שהוא מבטל, או באמת אין מקום
זה תולגן".

אחד נאלה שעבדו עד לאחרונה ב-
מחיצתו הקрова היה המלצר מטהו
טערהי והוא אומר:
„עבדתי במחיצתו של לקס כשלות
שניהם. די בתוקפה כוון, בפרט על אניתה
כבד להכיר אדם מכל צדדייה וכל צדדייה
חמי היובאים. בראש וראשונה היה אדם
בעל מג שוב, גולי לב, המשתק ואחד
בבעיתיך ולסייע לך בכל אשר יוכל. הוא
היה דוגמה לבוס מזמין ולחבר בעבודה
בעת ובעונהacha. לא אגוזים אם אומר
כפי לקס היה העובד הח纠正 ביתר במח-
לקת המשק על האניתה. הוא היה משכים
לפנינו כולנו ונוטש את עבודתו אחרון.
על אף מעמדו הבכיר לא היה מתבונן
לעטוק בעבודות נקיון או כל עבודה
אחרת שהיתה צריכה לה העשות על ידי
עובד זוטר. אני כבר מפליג 11 שנים בים
וחופעה כוון טרם ראייתי. כמובן שעובדה
זו לא רק שלא פגעה במעמדך, אלא
לייפה, היא גרמת שנעריך אותו יותר.

הספרות הספרדית. אין בטחון שהמדוענים יצליחו בסופו של דבר לפתח את כל סודות מערכת זרם הגולף וליישם את ידיעותיהם לשיפור הספנות, תחומית מוג האורן ושינויו האקלים. אך לאור העניין הגובר בתופעת זרם הגולף והכוננים החדשים בהקר ועם הגולף, אי-הצליחם לרכוש את ההבנה אותה הם מבקשים לא תנבע מחותר-
מאנער.

וְיַעֲשֵׂה יְהוָה כָּל־אֲשֶׁר־בְּרֹא בְּרֹא כָּל־
וְיַעֲשֵׂה יְהוָה כָּל־אֲשֶׁר־בְּרֹא בְּרֹא כָּל־

ישנים תיאורים מדעיים לאין ספור על
זרם הגולף, אך מעטם מהם המעליט
את ההוד והזופי של הורם, או ידועים
כל כך לאוקינוגרפם כמו תיאורו של
סגן מתיו פונטיאן מאורי מהיל הים של
ארה'ב שהופיע ב-^ה, האגראפיה הפיסות
של הנם והאנאורולוגיות שלו^ו (1855).

ישנו נهر בתוך האוקיינוס. בacz'ורת
החומרה ביותר אין הוא חרב ובשיטפון
האדיר ביותר אין הוא עולה על גדותיו.
מיימי קרים בדפנותיו ובקרעינו אך
ורמו חמים. מקורו במפרץ מקסיקו ושפַׁ
כו בימים הארקטיים. וזה הוא זרם הולף.
זרימת מים כה מלאה הווד היא יחידה
במיןה בעולם. זרמו מהיר מזה של נهر
המיסיסיפי או נهر האמזונה, ונפחו עוללה
עליהם אלף מונימ. מיימי, במדחק כה
רב מהולף עד להופי קרולינה, הם
בצבע כחול-כחול. סימונם כה ברור עד
כי ניתן לראות בעין את מקום חיבורם
למי הום הרגילים. לעיתים קרובות נמצא
החולף בעוד היצה השני נמצאת במימי
הגולף — עדות חזקה לחדות הח-
תחום, לחנוך הרקבה בין מים אלה
וכמוניין אם ניתן להתבטא בכך, לחסוך
הרצון של מיימי זרם הגולף להחרב-
עם. מיימי החופים של הים... בידע
הנוכחי טלנו על חופה מופלאה זו —
כי זרם הגולף הוא אחד הדברים המופלאים
לאין ביותר באוקיינוס — כמעט ואי-
בידינו לעשות דבר חז' מלנחש. אך
שומה על המתבונן ביט לראותו נחליל
מהמכונת העדינה שבעזרת המשתרעו
כל ההרמוניות של הטבע.

**תלמידי י"א יוצאים עתה
להפלגה ראשונה**

את 18 תלמידיו כיתה י"א במנגמה ה-
ימית ב„אורט“ נתניה מצאו יישובים
בכיהם ומיושבים בדרימות למועד
קלמן מאור. הימים קרבו למועד ה-
הפלגה של חודש וחזי אל אפן מערב
איירופה וכן פנאי להתבטל. עליהם
לדוחס עתה את כל החירות העשירות ה-
נדריש לקרהת ההפלגה, להציג בשרות
שאלות בשאר המתקומות העוניות, כדי
להסביר עליהן בעמ' הפלגה, לבב' יפסידן
מהו מילוי הליטודים השוטף בגין אותה
הפלגה.

השנה יוצאת ביתה י"א להפלגה של
42 ימים. בכיתה י"ב לומדים 16 תלמידים
והם האחראנים שיסבירו את המנגמה לא
תעודת בגרות כאשר בבחינות התסתמכו
שייערו ייקבלו חעדות בוגר מסלול נ-ק-



י"ח בחורי כיתה י"א של המנגמה הימית בבית ספר אורט נתניה בהצלפות ליד מנוע
של צוללת בטונה הטכנית בבית הספר.

כ"א אורט נתניה יצאם לה

צוערי רגיל — להבדלים מבני תעוזות
הברורות שקיבלו תעודה הפטחה של
טסלול מקצועית תיכונית.
הדגש מושם, איזוף, על כיתה י"א.
כאשר ישיבו מלהפלגה, יעברו בהופשות
קורסים מינוידים של כבוי אש במסגרת
חול הים וקורס סিוראים וסיראי הצלחה
בבת ים.

הפלגה הנוכחות מהוות, למעשה, שלב
ביניהם בהכשרה תלמידי המנגמה הימית
נתניה והבחורים שעשים כל מאמץ כדי
להפיק את מלא החוויה מהתנסות זו.
במשך ההפלגה בחודשים מארס-אפריל
מורTEL על הבחורים להחווד על האניטה,
על כל פעולותיה בלבד ים, להכיר ה-
מכנות והמערכות השונות שבת. בהפל-
גה זו, כאמור, ישולבו למדוים עיוניים
ומעשיים במקביל למערכת הליטודים
בבית הספר בארץ. הם יעברו את תחומיות
בית הספר הצה.

כאשר חניכים הופכים זאבי ים
שיטה שבאותם הם יעדרו מהארץ. רובם

בית הספר התיכון מקצועית „אורט“ ע"ש דוד לבוביץ, שוכן באזורי התעשייה, מחוץ לשאון הרכז של נתניה, גודרו שם עשרות دونמים לבנות עליהם את המיבנים הרבים — גודולים קטנים — מהווים חלקים ומגמות, מיכלבות ומעבדות של בית הספר. אתה מהלך בחצר הענקית בעלות 5 היכנויות ואינץ מגע לקיצה. מצוירים שם הבניין המרכזי, בעל 4 הקומות, בו כיתות לימוד ומעבדות ובניין המינהלה ואחר כך בניין דו-קומתי ארוך לנגירה ומיבני המסדרות, ובניין מגמת התיאורות וכיתות הפיקידות החדשנות תלמידות מכל אזור נתניה. ושם, בקצה המערבי — שכנת המנגמה הימית. לה — סדנה טכנית חדשה מונעים ומשאבות, מדחסים, מפרדים ושאר אביזרי ים ו곰 בתוך המיכללה הטכנולוגית — מיתות הלימוד. למעשה זו מנגמה קטנה בתוך ים עצום של מגמות וכיתות לימוד.

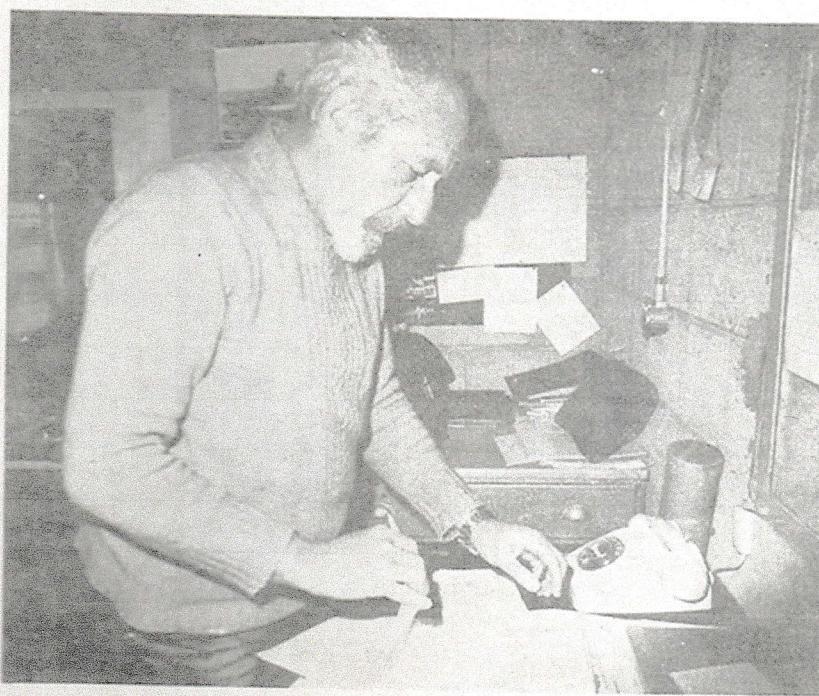
כי מתקו 1700 תלמידי בית הספר
התיכון מקצועית „אורט“ נתניה לומדים
השנה במנגמה הימית רק 60 תלמיד. הם
מחלקים לשש כיתות (י"ג, י"ב, י"א, י"ח
ו י"ב - 16 בלבד). אלא שזו רק התחלת.
דברי רכו המנגמה הימית שם, מר קלמן
מאור, איש הרפת, „המנגה קיימת אצלו
כבר מס' שנים. אבל רק השנה עברת
שינוי יסודי והוא נעה מנגמה ארכעי-
שנתית, וזהו למשמעות המהוור הראשון.



התלמידי דורור אבמי בן 17 מנכניתה — בוגר בניין יישור בן 18 מאירה"ב, מתגורר י"א במגמת הימית באורט נתניה, האבר-מנכניתה — עליה עם משפחתו ב-1972. רוצה שבחברה... כל עוד יהיה רוק — יפליג להיות מורה לנושא ימאות... בים.

זאב דרכקי בן 18 מנכניתה — עלה מרוסיה ב-1972. תלמיד כיתה י"א במגמת הימית באורט נתניה. רצונו להפליג בים עד 20 שנה...

גה ליחודית נצפו אירופה



מר קלמן מאור — רץ המגמה הימית בבית ספר אורט נתניה. בלשכת הסדנא.

ככלום ייפרדו מבני משפחתם לראשונה בחיותם. גם בפרידה זו יש בה כדי להניל אותם לקראת הבאות. אלם מטרות ה- הפלגה הן להפוך צעירים אלה למיטחו מסוג „ואבי חיים“. כי טרור הפלגה מיצנوت בהנחה מעשית של דרך ה- עבודה של אניהם בלבד. יס. תוך חכמת המיכון, מערכות העור ועובדת מעשית. התלמידים ילמדו 4 שנות בים ויעבדו במשמרות, כעובדי מנות, עוזרת לקצין המשמר, עבודות אחזקה ותיקנים ב- נמלים וגם עבודות נסזון.

עד קלמן מאור מסביר כי בנמלים אמנים לא ותקיימו לימיודים עיוניים וייעשו מאמצעים לאפשר לתלמידים לבקר בארץן תariant מהן תגעו האניה — אלם ה- תלמידים ייעסקו בנמלים גם בימי עבודה מלאים. „ואב י"ס“ או לא? לא תהינה חופשות חוף בנמלי חוץ, אלא בפיקוחו של המורה המלווה ובאיישור רב חובל האניה. וקלמן מאור יוצא אתכם להפלגה זו — כאיש ים בעל וותק של יותר מאשר 20 שנה היודע מה פרוישה של מטמעת

לימודיו ללא תמורה כספית, מהיוות שולח הדעת. לאחר לימוד עבריית באולפן בנתניה נתקבל לאорт בכתה ט', במאי גמה כללית. ביקש להתקבל למגמת חשי מל, אך לא היה מקום פניו בה. הצעיו לו לנסות את המגמה הימית. הוא התאהב בה.

„רצוני לשרת בצבא ובצבי הסוחר כקצין מכונה“, הוא אומר. אהבתו ליט גוורה כאן. „אמנם ברוסיה היינו נסעים ליט הבלטי והתייחסו שואה — אבל כאן אני רואה ביט יעד ומקצוע לעתיד“. אחד מידידיו הטובים בכתחו היינו עולח חדש בנימין דישור, בן גילו, בנימין עלה מארה"ב ב-1972 יחד עם הוריו, אחיו הגדל ואחותו הקטנה. האח פרסומאי בתל אביב, אביו — מהנדס טכני והר משפחה מתגוררת בנתניה.

بنימין מלמד את הבריו אנגלית והוא לעוזר רב להם. „עלינו ארצת כדי לחיות בין יהודים. באוהיו עיר הולודתי, היינו נאלצים לנסוUb בשחתה מרחק של שעתיים עד לבית הכנסת הרפורמי הקרוב בעיר סמוכה...“

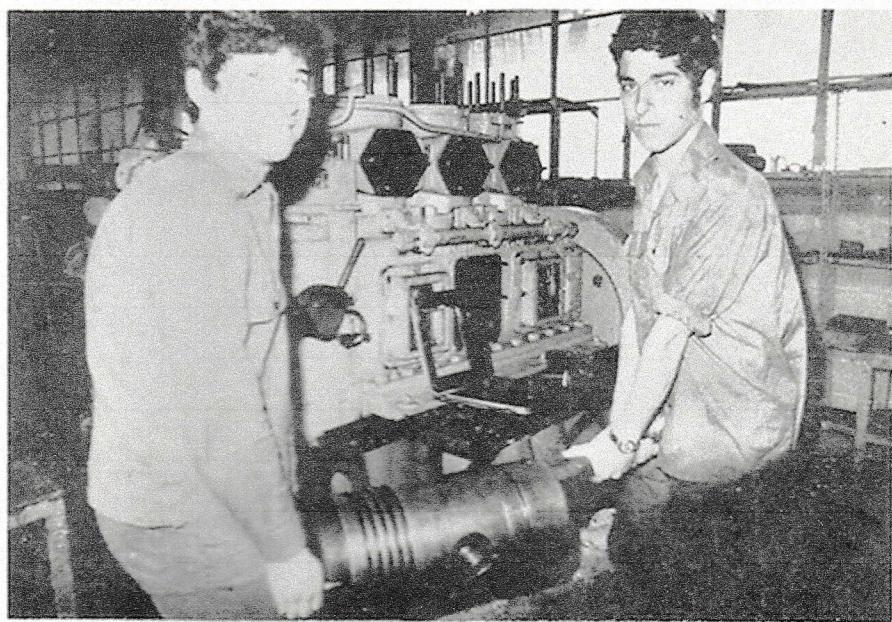
כאשר נכנס לבית ספר אורט בנתניה, הוציאו לו ללבת למגמה הימית. כתע יש לו שם חבריהם למכביר והוא שבע רצון. זו כיתה טובה. הוא מודה כי הוא אכן אהוב את הים במיוחד — אך המקצוע אהוב את הים במיוחד — אך המקצוע מושך אותו. „בשהייתי קטן שאפתי להיות מורה ויחкан כי ברבות הימים אהיה מורה המלמד מוכנות ימית...“

לומדים. מקצועות טכניים

המורה מאור מלמדם בכתה את אשר יבצעו באופן מעשי בסדנה. לאחר השלה מהתשוררים העיוניים הם יוצאים למסדרה בנית הספר שם מקבלם להרכה סדנה ינשואן, המלמד את מקצוע

המכונאות. המדריך לעבודה מעשית מחלקם לעבודה לפי קבוצות וכן הם יקבעים מדי יום הקשרה מעשית במגווני אניות, משאבות, מדחסים ומפרידים וצמוד מוכנה אחר של כל שיט בסדנה זו. לא כישיסימו את כיתה י"ב וייבחנו בחינות בגורות — יעדמו גם בבחינות ההסתמכת, בפקוח משרד החינוך — המחלקה לחינוך ימי, בשיתוף עם אגף הספנות וה-

نمילס במשרד התחבורה. לאחר מועד הבחינות יעלו הבחורים הללו כ„קדטים“ לתקופה של 9 חודשים על אניות צי הסוחר לרכוש לעצם



בצדנא הימית של בית ספר אורט בנתניה — חנכי כיתה י"א בעת שיפוץ מנוע של כלי שייט.

אורט. גם שני אחיו הקטנים רוצחים ללמידה ינית... הnicki המגמה הימית יודעים היטב כי באорт בוגרתה הומית. זה מדבר. הוריו לא כל כך שיטו בשטעם כי הוא יוצא להפלגה, אך ראו שאני איתן בידיעתי ונכנערו. דورو רצתה ללמידה בבית הספר לקציני ים בעכו, אך הוריו החנgeoו לשחוותו בפנימה. „להורי דעות קדומות על ימאים, הנחשים לבבלי מעמד נחות — אבל ביום אלה סיורי העבר. שוב לא חיים באניות כמו בעבר, עם מפרשים ופיראים והפרידות קצריות יותר...“

ילגבי, כמו לגבי כל שאר הבריו, תהא זו הפרידה הממושכת ביותר מבני ביתו. 42 יום! דورو למד ימאות גם בבית הספר היסודי, מי שלא אהב את הים — נושא, בכתה ט', היו 43 תלמידים. בכיר תה י' נישרו ל-26 והשנה שרדו 18 בלבד. כדוגמת הבריו הוא יצא מבית הוריו בשעה 7 בוקר וחזר ב-5 אחריה. חי החברה שלו מגוונים ויש לו דידים גם מחוץ למגמה הימית — אם כי ב-„מגמה“ נמצאים מיטב הבריו.

ואב דרגצקי, ליד רוסיה (וילנה) בן ה-18 מוכן להבריו כי גם כאשר יינשא, יישוך לעבוד במקצוע קצין מכונה על אניות ישראליות „אפיקו 20 שנה...“. ואב מגודל חוקן, בעל פנוי „ואב ים“ צעיר, עלה ארצה ב-1972 עם הוריו ואחותו הגדולה, אביו נפטר בארץ לאחר מחלת קשה והאם מפרנסת את המשפחה כפקידת בנק. אביו אהוב את הימאות ו-18

דרור אהוב את הים וואב רואת את הים כמקצועו לעתיד

בכתה רק שלושהulosיים חדשים: שנים מבריה"ם ואחד מארה"ב השאר — ילידי הארץ. בני 17-18 שנים. הנה דورو אבנוי בן ה-17, המתגורר בנתניה. הוא כבר ליד נתניה. שף להגיון לאорт, ללמידה מקצועי טכני. „אין טוב מזה“ הוא אומר. והם? אני שואלה, „אני אהוב את הים וצוני לעבוד בו“. משיב דورو, הוא מתגורר כמה מאות מטרים מהים, שוחה מיל 10 וشاءפו להיות קצין מכונה על אחת מאניות צי הסוחר. אביו — סוחר רהיטים. מצב כלכלי טוב. אביו הגדול למד חשמלאות ב-

מיצקרים עם נקודה אחת

סוחה הנאמר

ככליה הקשורה או להרמת הגנוות הי' עבירות אל סעפות החברה. הבעיה תהיה פחות חריפה בעתיד, חן בגלל התקנים המותקנים ע"י פורום מיקורי המוצע והן מפניהם שמייכות הדשות ציידנה אוטומטיות במיכליות המתאימים לחיבורו של מיקשרים עם נקודה אחת.

בדרכו כלל, מוקמות המיקשרים עם נקודה אחת מקבלים שירותים מישתי ספינות העוזרות בעגינת המיכליות. אם כי ספינות אלה טרם הגישו לשלה התה' פתיחות של סיירות האספקה המשרתות מגדי הקיודו הימיים, רובה מסוגלוות לעזoor למילויים לעגון במיקשרים עם נקודה אחת בגלים המגיעים עד לגובה של 8 רגלי.

בשנת 1966, לאחר שהחלטה כי מתקני המיקשרים עם נקודה אחת מה' ווים את הדרך המתאימה ביותר להגברת העברות נפטר גולמי בשנות ה-70 וחלאת, עיינה „אקלסן“ יותר ממאה שניםיים ציוד העבריה ימית במלחת ואירועים של ציוד העבריה ימית בפלורם פרק, ההנדסה הטכנולוגית של בפלורם פרק, ניו-ג'רזי, גין פלורי מהמלחקה הוא נז'ר, צמצמו את המבחר לכדי מספר מערכות מבטיחות על ידי ניתוח מוקדם של יכולת פעולה וביצוע במיקשר ותח'ר. לאחר מכן, בדקנו דגמי מיקשרים כאלה שנוטו בהולנד באגן לדגמי אניות הנמצואו בווגינגן, בהתחשב עם כך שהיא

על המערכת לטפל במעטם מוגדל באופן משמעותי, להמתין את עצמה למקומות עמוקים ולחוויה חופשית מזיהם, נמצאה מערכת אחת, המקשר עם עוגן הדירגeli במובטיחה ביתר".

הบทחה מוקדמת זו קיימת לאור נסוי' מה של „אקלסן“, וחברות אחירות בערבי כות. מקשר עם עוגן הדירגeli, כיסוי יש' ל„אקלסן“ 3 מילקינים מסוג זה בפער' לה. במקום הנמצא במרחק 40 מילין מבורניאו ביום הסיני הדרומי מפעילה מבורניאו עם נקודה אחת, והסיני מפעילה „אקלסן“ מיצרת כו' בעומק של 295 רגלי מים אשר מטעינה מכליות ישר משדה הייצור. כרגע משתמשים במיכליות „הלוון ושוב“ עם סידורי קירה מיזדים כדי להעמיד מטען מהקשר. משנ' הזמן כאשר יוגבר הייצור יקשר מסו' צף ימי עם שירותים באופן קבוע עם מקשר בעל נקודה אחת זה וושם לאחסנה.

מוחץ „MRIIM“ המתמחה המקשר את הבסיסים למסוף הדירוש בגלל המיקום כי'אים עמוקים, המקשר עם עוגן הדירגeli בבורניאו דומה מאוד למקשר הראשוני מסוג זה שהותקן ליד בריג'ה בלוב ע"י אסו סטנדרט לוב" בשנת 1969. סידור המקשר עם עוגן הדירגeli ש„אקלסן“, המכינה לשימוש מעוגן ע"י בסיס פלדה חלול הממולא בחול או סלעים לשם יצובה. בכמה מקרים מחוק הבסיס ל' תחתית בעוזרת קורות פלדה התקומות דרך מבנהו החלול כדי לעמוד בפני החלקה ולהגבר את יציבותו.

„MRIIM“ בקטר של 48 אינטש מחבר את בסיס העוגן של המקשר עם עוגן הדירגeli בבריג'ה לשירות קטרה המחו' ברת למיצף המקשר. המיכליות נקשרות בצויה מקובלת ע"י כבלים סינטטיים המופעל ע"י מצברים. מרכיבי המפתח של המקשר עם עוגן הדירגeli הינו חוליות חיבור אוניברסליות בין הבסיס והמוץ' והשרשתה, והשרשתה והמוץ'; סיבוב שוב מכל — הרכבת הסביבול הזרופף המסתובב מסביב לעמוד נושא המטען על ה„MRIIM“ ומאפשר לזרוק המטען להסתובב סביב המקשר. גין פלורי מ„אקלסן“ מסביר, אם כי אלה הם

אביורי ציוד יקרים, הנזון למדנו לחכנו נדרשים לו.



מנדרולו

מזל טוב ל...

מודגה פינמה — לנוסואהיה
מיידיה נויטם — לנוסואי במו
מדרייט טל — לנוסואו
בובו מאיר — להולדת הבית
ניר שנואל — להולדת הבית
ספמיוואם יצחק — להולדת הבית
שולר מיכאל — להולדת הבן
דלוונג נחום — להולדת הבן

יהודית בן חמו — להולדת הבית
אוולאי יעקב — לבת מצוחה של במו
ברילינג פטר — להולדת הבית

לקבלות תעוזת הסמכות
ברכות להצלחה ל'

דרוי ניצן — להסמכו כחובל ראשוני
בראשי אעוני — להסמכו כמכונאי שני
על אחת המיכליות
סיגג אניל — להסמכו כחובל שני על
א/מ „ערד"

כהן גiel — להסמכו כמכונאי שלישי
על אחת המיכליות
גל יעקב — להסמכו כאחוחטאי על א/מ
„הר-כרמל"

התיררים אלו הוציאו ע"י
משרד התחבורה

גור יוסט יהודה — היתר לחשמלאי
מוסקיט דיוון — היתר לחשמלאי
לחמן אריה — מכונאי רביעי „הר-כרמל"
מייבט מודמי — כחובל ראשון „תל-אביב"
פריש בורייס — מכונאי רביעי „תל-אביב"
שקלונינק אברהם — כחובל שלישי
על אחת המיכליות
אברשי יעקב — כחובל שלישי
על אחת המיכליות

לשובט מצה"ל ברכות

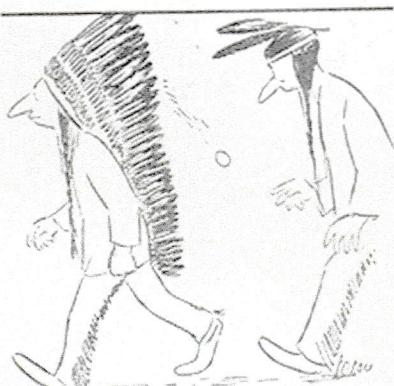
שיבווי שלמה
שקלונינק אברהם
הפט וובל
נחיי אמן
לחמן אריה
ברנד צבי

אחד ליד ניו זילנד לטיפול במרבצי ברזל העברת גאו טבי נזולי וגאו נפט נזולי היא משימה טבעית עברו המיקשר גם נקודה אחת, ולא ספק מילקרים אלה לטפלו בעתיד במיצריים כגון פחם ואולו

אפיקו כימיילים.

רוב אנשי תעשיית הנפט סבורים כי מספר מקומות המיקשרים עם נקודה אחת יגדל במקצת במשך שנים רבות, אך ציפוי מגוון רב ביחס לאי-edom. באשר לעתיד הרחוק, אם חיפורים נפט יאלצו את ייחוד הייזור לפועל בעומק של יותר מ-1,000 רגל, הרי שהמיקשר עם נקודה אחת, ביחיד עם חלק רב מהאזור המשמש את תעשיית הנפט בימינו, יהיה למשוען. כפי שגאון פלורי מחברת „אקסון" מציין, „בתוך חוקר וממציא היווני רוצה לאמר כי ביכולתו להתחייב את טכנולוגיית המיקשר עם נסודה אחת שלנו לשימוש בכל עומק ובכל התנאים, אך כאשר לא תהיה ברירה והיפישי הנפט יובילו אותנו לעומק של 6,000 רגל ויותר, תעמדו תעשיית הנפט בפני פיתוח טכנולוגיות לגמרי חדשנות בתוך מוגנות חדשות לגמרא".

המאמר מתפרק בתווים עברי בראשתו האזינה של עורך ה- SURVEYOR בטאו ABS. .



Rexford
"THERE MUST BE A BETTER WAY
TO START THE ENGINES, CHIEF."

כ" בעומק של יותר מ-100 רגל המיקשר עם עוגן שרשת הוא פחות תחרותי, ביחד לאור ההפתחות שהלה בחיבוריהם אוניברסלים וסבוכלים וופפים מתחם למים.

צ'אן אחד שחברתו התקינה מיגון של צירופי מיקשרים עם נקודה אחת, כולל מיקשרים עם עוגן חד-רגלי, מוהיר שאם כי מחירו הפתוח של מיקשר עם עוגן חד-רגלי וול בהרבה היהת ואין לו שרשית, הגסין בשימוש יוכה אם לאחר כלות הכל המיקשר עם עוגן חד-רגלי הוא באמת כה זול.

היית ורוב המרכיבים במערכת זו נמצאים מתחם לים" הוא אומר, „יש לצפות כי התקנות וה盍ותם יהיו קשים יותר וקרירים יותר". מצד שני, מעין גון פלורי מחברת „אקסון" כי „מרכז" בי המיקשר עם עוגן חד-רגלי מותכנים לשוטה ורוחק ולא אחזה מתחת למים. נסيون השירות במתקן שלנו בברית-גיה, הנמצא בשימוש שיש שנים, ובokane נאותה, המשמש 4 שנים הוכיחה את חכוננו מרכיבי מיקשר זה. אף אחד משני המית-נים האלה לא היה ווקק לאחזה מ- סביבול הרופף עד כה".

בעיקרו של דבר צירוף המיקשר עם עוגן חד-רגלי יהווה את מערכת המיקשר הראשונה עם נקודה אחת שתקטום לדחו ארצות-הברית. מיקשר אחד ימוקם בתעלת סנטה-ברברה ליד קליפורניה. ראשון פדראלי כבר ניתן למוקם, בעומק של 430 רגל מתחת למים. המפעיל של גון חברה „אקסון" ארחה, מבקשת אישור למקום קרוב יותר לחוף. גם שתי חברות אחרות, פרויקט לוייאנה לנמל נפט ליד החוף ו„סי דוק" שהינה חברת נפט קואדי פרטטיבית דומה הפועלת להתקנת סיורי העברת נפט ליד חוף טקסס, חוותה שהמיקשר עם עוגן חד-רגלי מתאים למתקנים שיש בדעתם להקים. בהתייחס לשני הפרויקטים האלה שעוררו מחלוקת וויכוחים רבים, העיר דובר אחד של ה- תעשייה, „שייה לאם ברורה. אמריקה בסוקה למתקנות האלה והמיקשר עם עוגן חד-רגלי מיצג את הטכנולוגיה שבאורחתה נוכל למלא צורך זה".

בו בזמן שמערכת המיקשר עם נקודה אחת להעברת נפט גולמי ומוצריו הפהה לתופעה טبع בתעשייה הנפט, עורה הצלחתה ענין גם בשטחים אחרים. לחברת „מרקונה" יש מיקשר עם נקודה

במל' חיפה

להראת הרחבה וקליטת פח

בקרוב יוכל בהקמת תחנת הכוח החדשה בחוף חדרה וככל הנראה היא יופעל על ידי פחים, אותו נctrיך לייבא מהחוץ. יתכן שבין מובייל הפחם יהיו כמה חברות החברת שלנו. עובדה זו וכן הסקרים לדעת אילו שינויים ורחבות צפויים בנמל חיפה, שהוא נמל-האט שלנו, הביאה אותנו לאחת הקומות העליונות של בניין „לבאנט“, שם שכנים משradi רשות הנמלים. קיבל את פנינו מהנדס יצחק לוסר, איש הרשות, המכוןicut כעת כמנהל פרויקט פתח נמל חיפה. לפניו בן היה מהנדס הנמל.

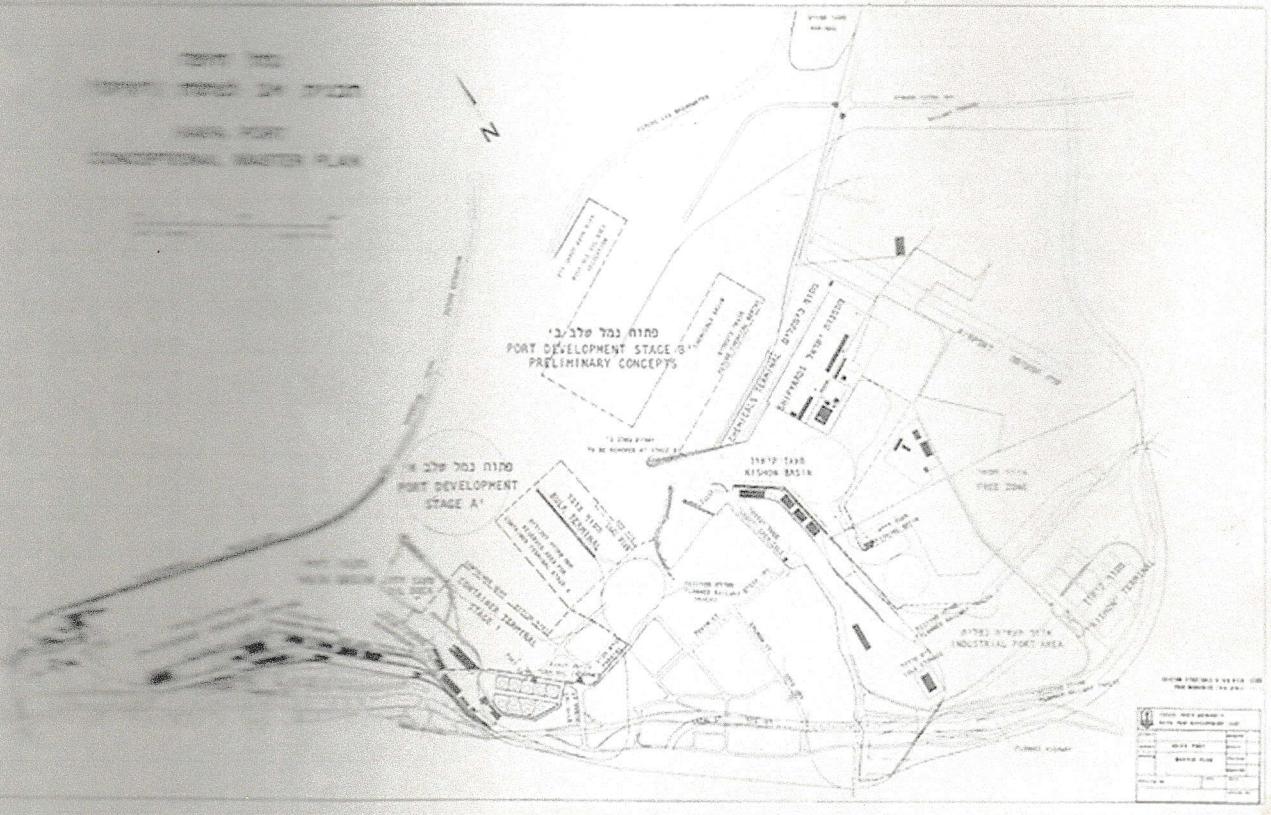
הקיים וליצור אפשרות כניסה לנמל חיפה

לאניות הגדלות יותר.

בשלב מתקדם יותר יתחלו ליבש, על נמל חיפה, הוקם לפני כהנויות והחל בהקמת תכניתיאב לפיתוח הנמל לטוחה הגודל שיוצר עם הגדלת שוברי הגלים, ואורך, בעיקר על ידי התפתחות צפונה וואת כדי ליזור שטחי עורף הנחוצים כל כרך לנמל. ידוע כי הטכנולוגיות החדשות של חיפושול נמל וספנות מחיבות יחס הרבה יותר גודל בין שטחים ה-עורפים ואורך הרציפים. בהתאם לטכנולוגיות המוכחי, בין יסודי שובי הרים מישנים לשובר הגלים הראשי, באורך כולל של קילומטר אחד. על ידי כך מבקשים להכפיל את שטח המעגן

שוברי גלים חדשים

ה奏, הקרי צוות פרויקט פיתוח נמל חיפה, הוקם לפני כהנויות והחל בהקמת תכניתיאב לפיתוח הנמל לטוחה ארוך, בעיקר על ידי התפתחות צפונה לעבר חוף קריית-חימם. במסגרת זו תוכן נבו שובי-גלים — כהמתקן לשובר ה-גלים הקיים וכן כורות הדשת. את שובר הגלים יאריכו, לפי התכנית, כפי לימים מאורכו הנוכחי, בין יסודי שובי הרים מישנים לשובר הגלים הראשי, באורך כולל של קילומטר אחד. על ידי כך מבקשים להכפיל את שטח המעגן



IN MEMORIAM: CAPTAIN DAVID NISSAN COHEN

Last month Capt. David Cohen, Manager of the Operations Department of El-Yam, passed away. He died in a tragic accident while inspecting one of our ships in the Port of Eilat.

We are always sad when people depart this life, but our sorrow deepens even more when people depart prematurely. Our sense of bereavement on the untimely passing away of Capt. Cohen is immeasurable.

Capt. Cohen was a most devoted and talented member of our Haifa staff exceptional in his devotion to his work and exemplary in his personal integrity.

Capt. Cohen was born in Safed, the city of Kabbalistic mystics. This ancient town in the mountains of Galilee is landlocked and far away from the traditions of the sea. Its ports and its seamen. Thus, one cannot explain how the strong ties of the young boy David to the sea originated. Even before he went to school the boy David had started dreaming about the great sea. Often, in the backyard of his home, he would play with paper sailing ships in any old wash tub he could lay his hands on.

He lost his father while still very young and, consequently, in his adolescent years, he had to work hard at any odd job that came his way. This enabled him to study in the evenings. He would study late into the nights to pass his matriculation exams.

Later, he made his way to the shipping world through the Israeli Navy, where he enlisted when the State of Israel was born. He subsequently joined the Merchant Marine all the while continuing his studies in order to enrich his knowledge and progress in his work.

During the summer of 1955, when he was still a First Officer, David Cohen was temporarily transferred on loan to El-Yam to sail on one of its vessels for several voyages. This quiet, unassuming and introspective young officer soon im-

pressed his superiors with his utter devotion to his work, his fair mindedness and innate sense of human values.

Ten years later David Cohen joins El-Yam, first as a Captain and then assigned to a shore position.

At the outset he was posted to New York as a port Captain. His professional knowledge and expertise, diligence and fairness were soon apparent to all he came in contact with in the U.S.A.

After 3 years in New York, Capt. Cohen came back to Haifa, as a senior member of the Haifa Office staff. Here, he endeavoured to achieve a fair balance in allocating his devotion between his family and his work. He was completely devoted to both.

At the end, he tragically lost his life on one of his well loved ships. His death is a great loss to us all. Many, many people accompanied him on his last journey. His mourning family was joined by shipping people, seamen of all ranks and numerous friends. People



who did not work with him in close proximity also felt the need to pay this modest and talented man the deep respect they all felt was his due.

We shall always cherish his memory.



נִשְׁתָּחַוּ דָבָר
 שֶׁלְּמִזְבֵּחַ
 יְהֹוָה מֶלֶךְ
 רְקִילְוֹתָן
 שְׁבָכָל
 תְּלִילָות
 אֲנוֹ אָכְלִין
 חַמִּין וְמַמְּנָה
 תְּלִילָן
 רְבָחָה כָּלָן
 אַמְּנָן
 שְׁבָכָל
 תְּלִילָות
 אֲנוֹ אָכְלִין
 שְׁאָר יְדָקוֹת
 תְּלִילָן



הַזָּה מִדּוֹד. שְׁבָכָל תְּלִילָות אֵין אֲנוֹ מִמְּבִילִין אֲפִילּוּ פָעָם
 אַחֲתָה, תְּלִילָה הַזָּה שְׁתִי פְּעָמִים. שְׁבָכָל תְּלִילָת אֲנוֹ
 אָכְלִין בֵּין יוֹשְׁבֵן וּבֵין מַסְבֵּן, תְּלִילָה הַזָּה בְּלִינוּ מַסְבֵּן



EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF "EL YAM"

No. 54

SPRING 1976

Printed in Israel