

# ועלה על אוניית הרוחות הנטושה, שהורידה אותו למצולות

אוניה כמו הריכרמל תשקע באינטש אחד יש להעמיס עליה 64 טון. על אוניה כמו אריסטוטלס יש להעמיס 50 טון כדי שתשקע באינטש אחד. לפי גובה קו המים שלה חישובי שניתן להעמיס עליה עוד 3000 טון לפני שתשקע. לזה קוראים "ציפה רורבית".

כשהתקרבו אל האוניה ראינו שאין עשן בארובתה. כלומר — הדחוסים שלה אינם בוערים. למרות שנעזבה כבר לפני 12 שעות, היתה היא עדיין במצב, שאילו לא היית יודע שהיא נעזבה, לא היית ניגש אליה בכלל. על תרונה היה מונף דגל שפירושו "אני רוצה לדבר איתך באופן אישי". לא היה שום דגל שהעיד שיש בה חומר נפץ או מטען מסוכן אחר. השיקול שלי היה, שהיא במצב הניתן לגרירה והשחתת עוב אותה בגלל פאניקה שפרצה עם חדירת המים למחסן.

"החלטתי איפה לשלוח סירת הצלה, כדי שתברוק אותה ותברר אפשרות לגרירתה.

הרי זו סכנה המשולה להתאבדות."

★ ★ ★

## 3 אוניות הצעת "אריסטוטלס"

מה היו איפה שיקוליו של רבי-החובל עמוס הכט לנסות להציל את האוניה הנטושה? סיפר הוא השבוע: "עוד לפני שגילינו את אריסטוטלס הבחנו בגוררת פורטוגלית שעברה לידנו וחיפשה את ה"אוניה הטובעת. כנראה שהאריסטוטלס נראתה לה אוניה נורמלית, והיא חלפה על פניה מבלי לגשת אליה. היום היה שקט, בדרגה של "ים שוש". (ים חלק לגמרי נקרא "ים אפס" ואילו "ים שבע" נכנס כבר לקטגוריה של ים סוער). כשראינו את האריסטוטלס, התברר שזו אוניה בתפוסה של עשרת אלפים טון.

"גם הציפה של אריסטוטלס מעל פני המים נראתה לי בלתי מסוכנת. כדי ש-

מסעם למטרה זו. בשל מוטיב זה נעשים החיים והרכוש על הים בטוחים הרבה יותר.

היה זה טבעי, שכל אנשי הריכרמל צהלו על ההזדמנות שניתנה להם, להציל כלי-שיט שניטש. לזכות עבור-כך, אם יצליחו להצילו, בגמול כספי הוגן. כל צוות אחר במקומם, היה נוהג כמותם. השאלה היתה רק, אם ניתן בכלל להציל את אריסטוטלס ואם אין בפעולת ההצלה של ה"אוניה היוונית הנטושה משום סיכון הריכרמל או צוותה.

נציג החברה ארמאדורו, שבבעלותה נמצא אריסטוטלס, הצהיר השבוע בלונדון: "האוניה נפגעה קשה ולא ניתן היה להצילה. היא היתה טעונה לוחות פלדה, וצוותה נטש אותה משהוברר למעלה מכל ספק כי אין כל סיכוי להצילה. אם אמנם ניסה רבי-החובל הישראלי להצילה, סבורני שמישהו טעה כאן. לשלוח אדם לאוניה כזאת,



רבי-חובלה של הריכרמל, עמוס הכט, מסביר בעזרת גפרורים את עמדת ארבעת האוניות, שעה שניגש ל"שני הריכרמל כשבקבותיה אוניות גרר פורטוגלית.



לאוניה הנטושה. המים המגיעים בירכתיים עד לסיפון אינם משקפים את מצב האוניה, שכן ברגע בו צולמה התמונה היא נטתה על צידה וגל גבוה התרומם לעברה. תמונות אחרות מראות שהסיפון גבוה.

כך נראתה אריסטוטלס בשעותיה האחרונות כפי שצולמה מעל-גבי הריכרמל בידי אחד המלחים בשעה שהאוניה הישראלית התקרבה

## האוניה הנטושה

אולם הדבר לא היה כליכך פשוט. כאשר התקרב עמוס הכט עם אונייתו אל אריסטוטלס, הבחין כי אינו היחיד המנסה לתפוס חוקה עליה. הגוררת הפורטוגלית הבינה באוניה ומיהרה לעברה, ממרחק רב יותר מאשר זו של הריכרמל. אוניה נוספת שכבר היתה יותר קרובה לאריסטוטלס, היתה אוניה יוונית מאותו טיפוס, השייכת לאותה חברה. היא ניסתה להתקרב לאוניה הנטושה, אולם בשל תמרון לקוי לא הצליחה בכך ונאלצה להתרחק ממנה. להריכרמל לא נותר איפה זמן להוריד סירת הצלה, לפני שתגענה שתי האוניות האחרות. היה צורך להוריד אדם, שיצבור בשחיה את 50 המטרים שהפרידו עתה בין אריסטוטלס להריכרמל, יקשור אותן בכבל ויניף על האוניה העזובה דגל ישראלי שיסמל כי הריכרמל קנתה עליה חוקה.



## קומז'ין שד עיזים

מי היה האיש ששקל והחליט לתפוס את אריסטוטלס? עמוס הכט, 37, הוא דמות ידועה בין חוגי הימאים, למרות היותו רבי-חובל רק מזה שנתיים. הצבר, יליד שכונת בורוכוב בגבעתיים, נמשך מילדות אל הים, אחרי קריאה בספרי הרפתקאות. ב-1939 נכנס לבית-הספר הימי שלידי הסניפון בחיפה, ובי"א ארבע שנים למד במילגה. כאשר סיים את לימודיו, הצטרף לפל"ם,

עמדה הריכרמל לאריסטוטלס שעה שתמונה זו צולמה בידי אחד ממלחי הריכרמל. בחלק התחתון של התמונה נראה שמה של האוניה היוונית. כאן נראה בביורד שירכתי האוניה וסיפונה גבוהים מאוד מעל פני הים.

פני המים, מתנדנדת מצד אל צד, ללא אחיזה כלשהיא.

באותו רגע נולד במוחו של רבי-החובל ובמוחם של שאר אנשי צוות הריכרמל, הרעיון של תפיסת האוניה העזובה. כי, כשם שנערה חולמת על נסיך-חלומות וכשם שעכבר-יבשה חולמים על זכיה במים, חולם כמעט כל מלח על הרגע בו יוכל להשתתף בלכידת אוניה נטושה או בהצלת אוניה טובעת.

על היבשה אין שום חוק או תקנה מגרירה את זכויותיו של מי שעוור להציל רכוש משריפה או מאובדן אחר. לא כן בים. תקנה ימית בינלאומית עתיקה קובעת בפירוש מה הם זכויותיהם של האיש או הצוות המצילים כלי-שיט:

"המציל או עוור בהצלת כלי-שיט שהוא זר לו, כלומר שאינו נמנה על צוותו ואין לו שום קשר לבעליו, זכאי לגמול עבור שרותו" אומרת התקנה. "אם קנה חוקה על הכלי הוא רשאי להחזיק בו עד שישולם לו הגמול. כן הדבר ביחס למטען או לכל רכוש אחר השייך לכלי השיט והניצול מסכנה."

תקנה זו מבטיחה למצילי אוניות פיצויים מידי בעלי-האוניה או מידי חברת-הביטוח, בסכומים גבוהים מאוד. בדרך כלל נקבע סכום הפיצויים על-ידי בית-דין ימי מיוחד, בהתאם למידת הסיכון והתנאים בהם בוצעה פעולת ההצלה.

התקנות הימיות אומרות עוד, שבמקרה שאוניה ניטשה, וצוות אחר עליה עליה, הוא רשאי למנוע בכח את חזרתו של הצוות הנוטש. חוקי הים מסבירים גם את מהותם המיוחדת של תקנות אלה: "תקנות הפיצויים למצילים מבוססות על המדיניות לפיה יש צורך לעודד את אלה שנקלצו למצב בו יש ביכולתם להציל או להושיט עזרה, כדי שיתרמו את כל מאמציהם, ובמקרה הצורך אף יסכנו את חייהם ורכושם, ויסורו מנתיב הקרבה ונוגית הצלה.