



1974 תמוז

• מבית תשל"ד •

• 46 גליון מס' 46 •

• עתון ליטתני ועונדני יאל"ים •

יום א ים

לימאי' דרוגים

לאחר מו"ט ממושך, שהתחיל עוד במחצית 1973, נחתם סוף סוף חוזה עבודה לנבי הימאים הדרוגים, בתו קף לשנים 4-1973. הציפיה להתייחס חוזה עבודה עם הקצינים לא נתממשה עדיון אף כי בשלב מסוים נראה היה לנוגעים בדבר, כי כל הנקודות השנויות במחלוקת סוכמו.

נראה כי הנוהג שפשה במשך הישראלים בתחום התמשכות המשא המתן הידוש הסכמי עבודה לאורך הדשים רבים, לא פסה על ענף הספינות, ותבל.

עם התייחסת חוזה העבודה זכו הימאים הדרוגים בחטבות שכר ותנאים משמעותיים. אחד ההישגים היבולטיים הוא הגדלת משך החופשות. למפליגים במיכליות הועלה משך החופשה מ-30 ל-48 יום בשנה ואילו למפליגים באניות נוד מ-14 ל-30 יום בשנה. הטבות אלה יאפשרו לימאי שהייה ממושכת יותר בחוף, דבר שיתרום ללא ספק לכושר עמידותו והתמדתו במקצוע.

עותק מהסכם העבודה החדש יופץ באניות והנוגעים בדבר יוכלו לעיין בו וללמוד את כל פרטיו.

לאחרונה הודו מהו"ל מספר קציני ספון ומכונה בכורים, אשר נשלחו לבריטניה לקורסים הקשורים בתפי עול מיכליות. בין היתר כללו קורסים אלה נושאי בטיחות, כיבוי אש וכן קורסים מיוחדים בתחום האוטומציה.

הפעלה ייעילה של מיכליות דורשת, כידוע, ידע מקצועי רב ולמרות שאין נושא זה חדש לנו, קיימים בו תידור שים רבים שעלינו להדביקם ולישמם.

הקצינים שבו מהקורסים כשבאמ"תחתם ידע נוסף והיוני ככל התחומים הנזכרים. ישומו של ידע זה הלכה למעשה יתרום כודאי תרומה נכבדת להגברת הבטיחות במיכליות וקידום הרמה התפעולית של אניותינו.

עם חג הפסח שלוחות ברכותינו לכל הימאים ובני משפחותיהם ולשיאר עובדי החברה כאשר הם שם.

המערכת



מכתב למערכת.

אבטחת העוגנים

במרבית האניות הקשורות לאורך הרציף, שוכחים לאבטח את העוגנים. אשר היו מוכנים לשמש בעת תמרון האניה. איאבטחת העוגנים ע"י מעצור משני (סטופר) עלול לגרום לתאונות חמורות, במידה ומישהו — עובד חוף, אנשי אחוזי קה, מבקרים וכו' — מסתובבים על

הרטום האניה ונוגעים במעצור. ימאות טובה דורשת אבטחת העוגנים בכל מקרה שהעוגנים אינם בשמוש על מנת למנוע שחרור העוגן באופן מקרי. להיפך, באם אניתך עומדת על עוגן, אזי הנך רוצה שהעוגן חסרשרת יהיו מוכנים להפעלה מיידית, ובמקרה זה חייב העוגן להיות מאובטח אך ורק ע"י הבלם (ברייק).

עליך לזכור! כי סירה יכולה לעבור מתחת לעוגנים, וידועים לנו מקרים מס' תוריים שהעוגנים נפלו על הסירה. בברכה ר/ח מ. אקדיש ירר ועדת הבטיחות



ביום 3.3.74 נחתם חוזה הטבודה לימאי' דרוגים לשנת 1973/4, בחדר הישיבות של הנהלת צים בנוכחות הנהלת צים, אליס וחברה ימית להובלת פרי.





זרקור על...



גיל פיסטנר
פס' 1967

צוות טוב. אני יודע שקיבלתי אותה כמות שהיא הרבה בזכותו של קודמי בפיקוד. רב חובל טמיר, שהשכיל לקבץ חבורה טובה של ימאים, לטפח אותם וליצור בקרבם אווירה טובה. היה לי איפוא, 'סטארט' טוב ואותו אני מקווה להוריש כבוא המועד לרבי חובלים אחרים. שירשו את מקומי."

על "טושי הצרות"

רב חובל גיל פיסטנר איננו מן ה"קלים" וה"רכים" שברבי' החובלים. אבל — כמו שאמר לנו אחד הימאים המשרתים תחת פיקודו — מה שהוא דורש מאחרים, הוא דורש קודם כל מעצמו.

האידיאולוגיה במרכזאות שלי היא פשוט טה בתכלית, — אומר רב חובל גיל פיסטנר — מי שעלה על אניה חתם על חוזה וידע מראש את כל התנאים. על כן חובתו למלא את התחייבותו בהתנהגותה מידה שהוא דורש מילוי ההתחייבות מצד בעל האניה. מצויים אנשים העושים צרות בלב ים וזהו לדעתי ניצול מבוזש של מצב, אשר בסופו של דבר פוגע בימי אים עצמם, בתדמית שלהם ובהתייחסות אליהם. אני חושב שעל האיגוד לסייע בהרחקתם של אלמנטים כאלה, בראש וראשונה לטובת הימאים עצמם. די בעושה צרות אחד בלב ים כדי להעזיר את ה"אווירה באניה כולה. דבר שממנו נפגע קודם כל הצוות עצמו. אחרי ככלות הכל האניה היא ביתו של הימאי המפליג עליה ושלוש' בית הוא אחד המרכיבים העיקריים שעושים את הבית לטוב ונעים."

צוותי התקפה וחופשות ארוכות

לדעתו של רב חובל פיסטנר הגיע הוסן שהברות הספנות יחשבו ברצינות על הפעלת צוותים מחליפים לאניות, כדי לאפשר לימאים חופשות חוף תכופות ו"ארוכות יותר, דבר שיבלום את הגשירה מצי הסוחר ויגרום לנהירה גדולה יותר של צעירים למקצוע הימאות.

"אינני בקי בצדדים הכלכליים של הבעיה, אך אני משוכנע כי בחשבון סופי לא יפסידו חברות הספנות מהפעלת צוותים מחליפים. יהיו או יותר ימאים, רמתם תהיה גבוהה יותר, החלופה תהיה קטנה יותר, הפריון יהיה גבוה יותר, התחזוקה תהיה הרבה יותר יעילה וסכאן שהרבה מהוצאות התיפעול הבלאי תהיינה נמוכות יותר. במסגרת זו ניתן ליישם מספר (המשך בעמוד 10)

בדיגוף, בעל זרועות עבות ואיתנות ושיער סמיך ושופע, הבוחן אותך במבטים שקטים ומתמקדים — זהו רבי'חובל גיל פיסטנר במבט ראשון. רבי'חובל, טרי" יחסית, המופקד כיום על האניה "הר'סיני".

ספר צף. לאחר שנה באניה זו ולאחר השתלמות קצרה בחוף קיבל ישר "טיקט" של קצין (סיפון) שני, וכל זאת בשל צבירת'הוונן שעשה בחיל הים ובאנית הדייג. שש השנים הבאות עברו עליו באניות שונות — תפוזרת וטענן כללי — וב'1970 הגיע לתברת אל'ים ועלה על "הר'סיני" כקצין ראשון. זמן קצר שירת גם על ה"ערד".

במאי 1973, לאחר שעבר קורס לרבי חובלים בעכו, עלה על "הר'סיני", כמיועד לקבל את הפיקוד עליה. לאחר שתי הפלגות — היה זה בימי מלחמת יום הכיפורים — קיבל את הפיקוד על האניה מידי רב חובל טמיר.

אווירה טובה, צוות טוב

"הר'סיני" אינה נמנית עם החדישות שבאניות החברה, אך על פי כן היא אניה טובה, שמורה היטב ומטופלת כראות ונח" שבת בקרב ימאי החברה כ"אניה טובה", שרבים מבקשים לשרת עליה. לא רק הקו הנוח בה היא פועלת והמאפשר למפליגים בה להגיע הביתה לעתים מוטרטות יחסית עושה אותה לאניה מושכת, שמה הטוב נובע לא מעט מן העובדה כי קיים בה תמיד גרעין רציני של צוות מעולה.

ההמזל לי מזל וקיבלתי אניה טובה. מכל הבחינות, — אומר רבי'חובל גיל פיסטנר — אניה שיש בה אוירה טובה. אניה שזכתה בפרס הבטיחות, אניה עם

גיל פיסטנר, בן 30, יליד ראשון'לציון, החל את הקריירה הימית שלו מיד עם סיימו את ביי'ס מבואתי'ים בשנת 1961. חלק מסרותו הצבאי בחיל'הים עשה על ספינת'דייג ("עונד" הישנה), אשר עסקה בדייג'מרחקים. באותה ספינה מול חופי אפריקה הצפונית, קיבל את ה"שיפשוף הימ"י הראשון והאמיתי, אשר חישל אותו כאיש ים.

הסרות על אותה ספינת דייג, — מסביר הקברניט, כשהוא לוגם לאיטו מספל הקפה המהביל — היה הכרותי הראשונה עם הים האמיתי. לאס'פאלמאס היה נמל הבית של הספינה, משם היינו יוצאים לרוג במרחק של כשלושה ימי הפלגה דרומה מהאיים'הכנוריים. זהו שדה דייג נודע, סספינות מלאומים שונים מר' ציאות ממנו את שללם. צוות הספינה היה מעורב, הלקי ישראלי וחלקו ספרדי. בי ספינה הוו למדתי לעבוד כמו שצריך, שם אתה חסוף לתהפוכות מוג האוויר, עושה הרבה שעות נוספות, חי על ספינה קטנה כמעט חודש ללא חוף, רק עם מי, שמים ודגים. הצוות על הספינה מנה כ-22 איש. רוב שעות היממה עבדנו, וכשלא עבדנו, נפלנו הרגועים על המיטות וישנו. מבחינת ההסתגלות לעבודה בתנאי ים היתה ספינת דייג זו כור היתוך רציני ביותר."

מכית'ספר צף לעצוננו

כשנה שרת גיל פיסטנר על ספינת הדייג ואז סיים את שרותו בחיל'הים ועלה כצוער על אנייה ששימשה בית'

הימאי מרוסיה

מה ושם אתה ניתקל בהם באניות צי הסוחר הישראלי, אנשי סיפון ומכונה, שהעברית אשר בפהם עדיין אינה שוטפת, שמיבטאם מתגלגל ומתגנן בעגה מרובוסלאבית המסגירה את מוצאם: עולים חדשים מרוסיה. שנים מהם אתה מוצא באניות אליים, אחד מהם מכהן כיום על „הרסיני“, קצין ראשון (סיפון).

שאלה: האם קיימת תחלופה רבה ב"קרב הצוותות והאם יש נשירה ונטייה לעזוב את הים?

תשובה: תופעה זו אינה מקובלת ביותר. למעשה רשאי כל ימאי להתליף אניה. אין לו הוזה מחייב עם החברה. אבל מי שמתליף יותר מדי אניות מוצא עצמו בסוף בחוץ, מבלי שיוכל לשוב לים. מנהלי חברות הספנות מודעים לקשיים שבהפלגות ממושכות ובניתוק מהבית ועל כן יש חברות שהכניסו את שיטת שלוש הצוותים לשתי אניות. חברות אחרות נהגות להתליף את הצוות בצוות חדש כל פעם שהזורה האניה לנמל הבית ולאפשר לתזורים חופשה ארוכה בבית. שיטה אחרת היא שקבוצות צוותים מסר"ת על מספר מסויים של אניות מסוימות ובכך משיגים את היתרון שהאנשים מסר"תים על אניות קבועות. המוכרות להן היטב. התוצאה היא שאניות אלה מתור"קית טוב יותר. באופן כללי משתדלות החברות שצוות אניה לא ישאה מחוץ לבית יותר מאשר חצי שנה. אניות ש"איןן תזורה לרוסיה אלא לעתים רחוקות. מחליפים את הצוותים שלהם בהתסה.



יעקב אוסטרומוגילסקי

יותר היא אשה ששרחה כקצינת צי עוד בתקופת מלחמת העולם השנייה. כיום היא מכהנת כפרופסור בכ"ס ימי ועורכת בחופשות הקיץ הפלגה אחת או שתיים. כדי לשמור על כושר מעשי, אבל אין הרבה כמוהה, או דומות לה.

חנאים טובים ליחאים

שאלה: מה התנאים של הצוותים ב"אניות הרוסיות?"
תשובה: התנאים באניות מצויינים. הקבינות יפות ונוחות. השרותים לנחתותו ולרווחתו של הימאי מעולים. רמת האוכל קצת פחות טובה. אבל בדרך כלל אין לימאי הרוסי כל מקום תחלונות על תנאי השרות שלו. אתן לך דוגמה אחת: לאחר חמש שנים של שרות רצוף בחברת ספנות — וברוסיה יש הרבה חברות ספנות, אף שכולן כמובן שייכות למדינה — מקבל הימאי מן החברה דירה, הדירה נשארת שלו גם אם עבר לחברת ספנות רוסית אחרת, או אפילו כשפרש מן הים ועבר למקצוע אחר.

שמו יעקב אוסטרומוגילסקי והוא גבר חסון, בעל גוף מלא ועיני תכלת. הוא עולה חדש ממש. טרם מלאה שנה מיום עלותו ארצה והעברית שבפיו עדיין כבדה ואיטית. אך גם ללא עברית רהוטה הוא ימאי מיומן בעל ותק ונסיון. הממלא את תפקידו כיאנית. לטביעות רגונו המלאה של רב החובל.

יעקב אוסטרומוגילסקי בן ה־38 הוא בעל תעודת הסמכה לרבי־חובל של הצי המסחרי הסובייטי. הוא בוגר ב"ס ימי להנדסה, ואת הפלגותיו בים החל עוד בשנת 1951 ומאז שרת בכל סוגי אניות הסוחר — מטען מעורב, תפוזרת, מיכליות ונוסעים.

ימאות ברוסיה — פריבילגיה

שלא כמו בשאר ארצות העולם, — מספר קצין ראשון אוסטרומוגילסקי — ברוסיה להיות ימאי זהו פריבילגיה. ה"כישורים הנדרשים מימאי הם הרבה יותר מגוונים וגבוהים מן הנדרש בארצות אחרות. הקידום הוא איטי יותר, רוסיה הסובייטית אינה יודעת מחסור בימאים וכמובן שאינה מייבאת ימאים מן החוץ, כמו שנחוגות לעשות מדינות מפותחות בשאר ארצות תבל.

משכורתו של ימאי רוסי — הוא אומר — גבוהה ומגיעה לפי שלושה מאשר השכר המקובל בחוץ. לדבריו נדרשת מ" הימאי ברוסיה רמת השכלה גבוהה. שב" עים ותמישה אחוז מן הימאים הסובייטים הם בעלי השכלה כזו וכיום שוב אין מקבלים לצי הסוחר אנשים שלא סיימו בתי ספר גבוהים.

שאלה: האם נכון הדבר כי בצי הי סובייטי משרתות הרבה נשים?

תשובה: זהו אגדה יפה. אין מספר רב של ימאיות, להוציא נשים המועסקות במשק האניה, בעיקר באניות נוסעים. אחת הימאיות הרוסיות המפורסמות ב"

יש הכל־מלבד חופש

שאלה: האם צי הסוחר הסובייטי רווחי?
תשובה: רווחי מאוד. הוא מכניס לרו"סים הרבה מטבע זר. אניות רוסיית רבות עובדות בקווים בינלאומיים ויחד עם הוב"ל לת מטענים הם מפתחים גם את צי הנוסעים, הגורף אף הוא רווחים נאים. כדי לעודד את היעילות והפריון נחשבת כל אניה ליתודה כלכלית. חלק מסויים מן הרווחים שלה ניתן כבגווס לקציני האר ניה ועובדה זו תורמת רבות למוראל עבודה גבוה ולמאמץ אישי מצד כל אחד מן הקצינים. בכלל, שיטת הבגווסים מפור תחת מאוד ומשפרת מאוד את רמת ה"כנסתו של הימאי.

שאלה: לאור כל מה שסיפרת מתקבל הרושם שתנאי הימאי הרוסי הם מצויינים ולא חסר לו דבר.

תשובה: זה כמעט נכון. אבל חסר לו הדבר העיקרי והחשוב מכל, דבר החסר לכל אורח סובייטי: חופש, חירות. בכל

תעלת סואץ

הדבר נראה קרוב לוודאי כי, אחרי תקופת סיגרה של למעלה משש שנים, תפתח תעלת סואץ שנית לתנועת שיט בינלאומי — זאת בסוף 1974 או בתחילת 1975. אם כי ניתן למקפק בחשיבותה של התעלה, בצורתה הקיימת, כגורם רב ערך בסחר הבינלאומי, הרי יש לתפעולה המחודש משמעות סימלית רבה לעם המצרי ולממשלתו. אמת הדבר, כי תולדותיה המגוונים של התעלה קשורים קשר אמיץ עם ההתפתחות של מצרים כמדינה.

בהחלה היו רוב המניות בידי משקיעים צרפתיים והקיסרות העות'מנית. השליטה עברה בחברה לידי בריטניה בשנת 1875. לאחר תאריך זה ועד להלאמתה בשנת 1956, נוהלה התעלה על ידי ועדה מורכבת מבריטים וצרפתים. בה בשעה שמטרת החברה הייתה ניצול רווחי של התעלה, הפכה החברה גורם כלכלי וכה פוליטי במצרים.

בניית התעלה החלה בשנת 1859 ונפ'חה לתנועה בנובמבר 1869. "צבא" עובדי כפיה מצרים, שמספר "תילי" הגיע עד 60,000 איש, הפר את התעלה בתנאים תת-אנושיים ורבים מהם נפלו בעבודת סוף זו.

עם מותו של סעיד שונו תנאי ההסכם לבניית התעלה, ואחד מן השינויים החשובים ביותר היה ביטול הסעיף של העסקת עובדי הכפיה המצרים.

ב־17 בנובמבר 1869 נפתחה התעלה רשמית ברב הדר וסארי בנוכחות מלכים, נסיכים, מדינאים ואומנים. תהלוכת כלי שיט, כשבראשה הספינה המלכותית ה־צרפתית, עברה לאורך התעלה. ארוע זה היה סיבה לתנוגות רבות באזור התעלה.

התעלה היא נתיב מים צר, המתמשך לאורך כ־100 מילין, ומחבר את הים התיכון עם ים סוף. בעברה מצפון לדרום לאורך מוצר היבשה של הסואץ, בין פורט סעיד (בצפון) וסואץ (בדרום), היא מק'צרת את הדרך בין אנגליה והודו. נתיב מסחרי חשוב בשלהי המאה ה־19, בכ־6000 מילין. אין בתעלת סואץ סגרים (locks). מאחר נאין כמעט הבדל בגובה מני המים בשני הימים המחברים על ידה. לאחר תקופה קצרה של חוסר וודאות,

הענין בנתיב מים, שיחבר את הים התיכון עם ים סוף, מוצא את ביטויה בעת החדשה. בכתבים ונציאונים מהמאה ה־15 ובאינטרסים מסחריים של צרפת במאות ה־17 וה־18.

נתיב מים כזה מעשי ידי אדם, היו מאפשר לסחרי הים התיכון להתחרות עם הפורטוגלים, ההולנדים והבריטים ב־סחר עם מזרח הודו, שהתנהל באמצעות שיט סביב כיף התקעה הטובה. נסיונות סוף רבים נעשו במהלך ההסטוריה להקים נתיב מים כזה, אולם הנסיון הראשון, שהיה נושא פרי, היה עם כביש מצרים על ידי הצרפתים (1798 — 1801). כאשר נערכה בדיקת התוואי הראשונה.

מחקר בלתי מושלם, וכתוצאה מכך לא מדויק, קבע כי קיים הפרש של 10 מטרים בין גובה מני הים התיכון בגאות וגובה מני ים סוף בזמן השפל. טעות זו היתה מקובלת על ידי כמה מחברים שכתבו על נושא התעלות.

התפתחות אנית הקיסור ועמה הטונג' הגדל והולך ומהירות השיט הגוברת והר' לכת של אניות המשא, מיקדו תשומת לב רבה יותר לנושא התעלות.

מרדינגד דה לספס, דיפלומט ומהנדס צרפתי, וידידו האישי של מהומד סעיד פאשה, הכיר היטב את עבודות ההכנה של המהנדסים הצרפתים, האנגלים והגר' מנים, ותוכניתו זכתה באישור מידי של סעיד, עם התמנותו כמשנה למלך בשנת 1854.

ועדה טכנית בינלאומית נפגשה בשנת 1855 בכדי להכין את הנתיב, ועד שנת 1858 הוקמה חברה (החברה הוימית הבינ' לאומית לתעלת סואץ), שנועדה להקים ולתפעל את התעלה.

אניה מצוי קומיסאר, הפוקה עינים על צעדי ומעשיו של כל ימאי. קיימת שיטה הדיווחים הנודעה, איש חושש מרעהו. בנמלים הזרים אין הימאי הרוסי חופשי לנפשו. יוצאים העירה בקבוצות והבי' לויים, בדרך כלל, מאורגנים. גם כשיוצאים סתם לטוטט בעיר, עושים זאת בקבוצות ואחד משגיח על השני. אין מה לדבר על בילוי בכאיים ובאולמות ריקודים ולא על יצירת קשרים כלשהם עם אורחי הארץ בה עוגנת האניה. אפילו רב החובל אינו יורד לחוף לבדו. בדרך כלל הוא יוצא בחד עם הקומיסאר של האניה. מה שב' טוח, בטוח. עד שעה שמונה בערב על כל הימאים שירדו לחוף להיות טוב באניה. מותר לקנות בהנאות בתריל מה שרוצים ולהביא הכל הביתה ללא טכס. כל עוד כמות הקניות מתאימה לכמות המטבע הזר שקיבל הימאי כתוק. כמובן שכמות מטבע הזר המוענקת לימאי הרוסי היא קטנה למדי.

הדרך לחופש — לעלות לישראל

שאלה: אני מבין שהיה לך טוב בצי הסוביי, מדוע עזבת מאחוריך את הקריירה הטובה הזו ובאת ארצה?

תשובה: מטבעי אני איש שומר חופשי. המסטר הסובייטי גרם לי למתק נפשי. מכל הבחינות האחרות היה מצבי מצויין. היה לי מעמד מקצועי טוב, השתכרתי יפה מאוד, הייתי משוחרר מכל דאגה כלכלית וכל אפשרויות הקידום המקצועי היו לפני, למרות שהייתי יהודי. אבל הדבר הזה, שנקרא חופש, חסר לי כמו אייר לנשימת. ניצלתי את האפשרות לעלות לישראל כדי לצאת מתוך המתק הנפשי.

שאלה: מה קרה כאשר הגשית בקשה ליציאה מרוסיה?

תשובה: פוטרתי מיד ולא יכולתי לק'בל כל משרה אחרת. עבודתי בלילות כהר'רט בבית חרושת, שאחד ממנהליו היה ידיד, הפסדתי את כל הזכויות הסוציאלי' ליות הרבות שצברתי במשך 22 שנות שרותי בום ובשנתנו לי סוף־סוף לצאת הרשו לקחת אתי רק 270 דולאר בלבד, לי, לאשתי ולילד שלנו.

שאלה: האם הוקפים אתך מפעם לפעם הירוורוי הרטה על שעזבת כל מה שהיה לך מאחוריך?

תשובה: אף פעם אחת לא. הפסדתי יתרונות כלכליים ואחרים, אך הרווחתי חופש.

במכלול הזה בני משקים לשעבר. למשל: אביהו צוקרמן.

עמק הירדן וברית המועצות

אביהו, בן ה־23, הוא יליד קבוצת כנרת, המתעדר להיות קצין שלישי/מכונה. לאחר שסיים את שרותו בצבא, בחילת 1972, הצטרף לקורס־צף על האניה „הר סיני“, בסוף 1973 ירד ללימודים, כדי לקבל הסמכה של קצין שלישי. לדבריה אין לו בשלב זה כל קשיים בלימודים. „בעצם החורים עכשיו על חומר הגלם בביס תיכוני ומאחר ואני בוגר חיכון, איני נתקל בשום בעיות. המאמץ יתחיל בשלב הבא, בו ניכנס יותר לעניני מכונה וקיסור“.

את „יהדות ברית המועצות“ מייצג במיפגש זה בוסלייב מיכאל עליו כבר נכתב בעתון זה סיפור מפורט, כאשר סמוך לעלייתו ארצה הצטרף לאלים כקדט סימן. לאחר כארבע שנים בארץ שוב איננו בבחינת „עולה חדש“ וכיום הוא הוא טורח בעכו לקראת קבלת סמך כות קצין שני. מאז היותו קדט ועד היום הספיק לשרת בכמה וכמה מאניות החברה והאתרונות היו „הר־בוקר“ ו„הר־בשף“, אותן הוא מזכיר בקצת יותר משמץ נוסף שלגיה. אהבתו מאוד את האניות הללו, — הוא אומר — היה נעים לעבוד עליהן. הן פעלו בקווים מעניינים וכך ראיתי חלק הגוף מן העולם“.

צפון־אפריקה ודרום־אמריקה

רוימי ישראל, יליד מרוקו וחושב שדי רות, עשה את צעדו הראשון בים על סיפונה של „הר־סיני“, כקדט מכונה. לפני כן — כשסיים את שרותו בצבא, ניסה מקומות עבודה שונים. עד לבלסוף הגיע לים. משפתחו לא ראתה את הצעד „הנעז“ הזה בעין יפה.

„היה לי איוה דוד, — מחייך ישראל — שהיה ימאי ותוך כדי שרותו בים התגרש מאשתו. לגבי משפחתו זה היה סימן לא טוב. אבל לבסוף, כמובן, השלימו עם מקצועי החדש, בפרט כשנוכחו שהשכר טוב, התנאים לגמרי לא רעים ובעיקר כשראו שאני שבע רצון מאוד מעבודתי“.

אף שלא סיים בריס תיכון אין לו כל קשיים בלימודים בעכו. „העבודה מעניינת, הלימודים מעניינים ואני רואה את עתירי כיטאי“.

את „יהדות דרום־אמריקה“ מייצג ב־מיפגש זה גרוס דניאל, שנולד באורגווי



מפגש עם העכואים

קורס רודף קורס. אלה יורדים מן האניות והולכים לעכו להוסיף דעת ולשנן תיאוריה ואלה חוזרים מעכו אל האניות, לאחר חודשים של לימוד מרוכז, לאחר שעמדו בבחינות הסמכה לדרגותיהם החדשות. אלה מפליגים, עושים „סייטיים“ ומתכננים את חופשת־הלימודים הבאה, על מנת „לקפוץ“ לדרגה נוספת, ואלה משננים חומר, על מנת להגיש בחינות שטרם עמדו בהן.

כל החוטים מוליכים מהאניות אל עכו וחזרה. ואם חיפה היא לגבי הימאים „נמלי־הבית“, עכו הינה „נמלי־הלימודים“ — נמל, שמדי פעם שבים אליו ל„ענינות“ ממושכות יחסית.

החתך האופייני

הפעם „עגור“ בעכו כתריסר מימאי אללים, המצפים להסמכתם כקצינים שלישיים ושניים בסיפון ומכונה. כמיטב המ־סורת הנקוטת בחברה נפגשו הלוטמים עם הנהלת המשרד לארוחת צהריים, שכל תכליתה שמירת קשר הדוק, האזנה הדדית למתרחש ולצפוי.

סביב שולחן ערוך, במסעדה נאה, הת־

נהל המיפגש הבלתי־אמצעי ברוח טובה, כמו תמיד. מזוגים יין ומרימים כוסית ראשונה — להצלחה בבחינות הצפויות. לאחר סגן קולחת השיחה — על הלימודים בעכו. על הנעשה בחברה, על המצב בענף הספנות בכלל והספנות הישראלית בפרט. „אנשי עבר“ מייצגים הפעם קשת רחבה של קיבוץ גלויות וחתך אופייני לקצינים המשרתים בחברת אללים. לא נעדרים

וכיום ברור הדבר שהתעלה תורחב. אולם ההחלטה הסופית לבנות קו צינור דלק גולמי (SUMED) רומזת כי מצרים לא תרבה להשקיע בנתוב מים אשר יתהרה ישירות בקו הצינור המשתלם יותר... אמנם לא באותו „רעש“ הפתח התע־לה, כדי למשוך תשומת לב כל העולם, אך פתיחה מחדש והתפתחות ופיתוחה יהיו נתונים למעקב צמוד של משקיסים של שוק הספנות העולמי בעתיד.

השובה בגלל ערכה הצבאי ובגלל האפ־סרות לקצר הפלגות של מיכליות הנושאות דלק גולמי, כשמחירי החכירה של מיכ־ליות בשוק הינם יקרים יחסית. כמו כן אם מחירי האניות ודלק ההסק ימשיכו לעלות, כפי שהיה בעבר הרחוק, תעלה סואץ מורחבת ניתן יהיה לצפות מתעלה סואץ שתהיה גורם תחרותי, אולם לא כן הדבר. אין לצפות זאת לפחות בעשור הקרוב.

מלת סוף

סווי שלו — להולדת הבת
בני רביד — להולדת הבת
שלמה בונן — להולדת הבן
ניסים מורחי — לנשואיו
יצחק קרספין — לנשואיו בנו ולהולדת
הנכד השני

הנרי סמחה — לבר מצוה של הבן
אברהם מסט — לבר מצוה של הבן
אורנה רוזנט — לבר מצוה של הבן
חיים טרוסט — לנשואיו
רוזל אורי — לנשואיו
מיכרובסקי הנריך — לנשואיו
אנויל בן שבת — להולדת הבת
ארגאב אייאת — להולדת הבן
סמי גיבלי — להולדת הבן
חיים מטונו — להולדת הבן
ציסנר יחזקאל — להולדת הבת
הרץ מקס — להולדת הבת



גרדי רמי — הוסמך לחובל שלישי
בוסלייב ויכאל — הוסמך לחובל שלישי
רדלר אוסקר — הוסמך לחובל שלישי
דאדי יעקב — הוסמך לחובל שלישי
רונוף משה — הוסמך למכונאי שלישי
גלסברג אפרים — הוסמך לחובל שני
נבון חאיר — הועלה לדרגת מכונאי רביעי
חיימוביץ נלו — הועלה מדרגת צוער
חשמל לחשמלאי
פויץ יוסף — הועלה מדרגת צוער לכלכל
ראשי לכלכל ראשי

לפי שעה — הוא אוטר — אני רואה
את עתידו בים ואין כל סיבה שלא אמשיך
ואתקדם בסולם הדרגות.
כאמור, עוד פגישה אחת עם "עכואים".
וכמו במיפגשים דומים קודמים, גם הפעם
אתה יוצא ממנה בחחושה ברורה כי גדל
לנו דור טוב של קציני ים.



ה"עכואים" מתכננים עם הנהלת החברה.

אשכנזי יעקב בן 24, אשר בא ארצה
מרומניה בהיותו ילד — ניתקלתי או
במחנה בעתון, הקוראת לצעירים לשרת
כקציני ים. פניתי בעקבות מודעה זו
לחברת אליהם ובסוף 1970 עליתי כקדט
סיפון על אחת ממסילות החברה. כעבור
שנה קיבלתי פרמיט של קצין שלישי
ובספטמבר שנה שעברה ירדתי לעבו
ללימודים.

לאחר שיעמוד בבחינות יתווך לים
כקצין שני ("פרמיט") וכשיצבור את
ה"סרטיים" הדרושים, יעבור את הבחינות
לקבלת "טיקט" של קצין שני.

מיון אברהם, יליד יוון, אשר הגיע
ארצה במיוחד תינוק בן שנה וחצי, הוא
בוגר בית הספר הימי בעכו, איתו סיים
בשנת 1967. שלוש שנים שרת בחיל הים
ולאחר שיתרוויו עלה כקדט על אחת מן
אניות אליהם.

שלוש שנים הפלגתי ורק עתה הודמנ
לי לרדת כדי ללמוד. — הוא אוטר — אני
מקווה לעמוד בבחינות, לקבל טיקט של
שלישי ולחזור מיד לים כדי לעשות את
ה"סרטיים" שאפשר לי לעמוד בבחינות
הספיות לקבלת קצין שני.

סולטן מישל, יליד מרוקו ותושב
אשדוד, הוא בוגר מבואותיים, אשר לאחר
שרותו בחיל'הים עלה כקדט סיפון על
האניה "הרטיני" בשנת 1972. בינואר הן
שנה הצטרף לקורס בעכו כדי לעמוד בן
בחינות של קצין שלישי ושני, וכרגיל,
לאחר תקופת הפלגה כקצין שלישי מורשה,
יעמוד בשארית הבחינות של קצין שני
ויוכה ב"טיקט" שלו.

הגיע ארצה ב־1970. באותה שנה עלה
למיכלית כקדט סיפון וטאו הוא מפליג על
אניות החברה. זמן ממושך שרת כקצין
שלישי (פרמיט) ועתה הוא שוקד על
לימודיו בעכו כדי לזכות ב"טיקט".

אני בהחלט שבע רצון מעבודתי
כטיא, — אוטר דניאל גרוס בן ה־27 —
המסכורת לא רעה. עובדים שנה ויוצאים
לחופשה של 4 חודשים, רואים את העולם
וקיימים סיכויים טובים לקידום. אני לוקח
עכשיו את ענין הקידום ברצינות ולפי
תיכנוני אוכל להגיע לדרגת רב־חובל
תוך 4 שנים.

ידידי הארץ

גרדי רמי הוא יליד הארץ, בן תל-
אביב, דרכו לאלים עברה בטלול ימי;
ביים ימי בטכמורה, שרות חובה בחיל-
הים ולאחר מכן שנה אחת קבע באותו
חיל. מיד עם שיתרוויו עלה כקדט סיפון
לאחת מאניות אליהם ובספטמבר 1973 ירד
לחופשת לימודים בעכו, לקראת קבלת
סמיכות כקצין שלישי והמשך הלימודים
לקראת סמיכות לקצין שני. לכשיעמוד
בבחינות יחזור לים למשך שנה, כדי
לצבור את ה"סרטיים" ואז יחזור לעכו
לעמוד בבחינות בע"פ, אשר יזכוה בתואר
של קצין שני/סיפון.

התכניות שלי, הן כמובן, להמשיך
ביום — הוא אוטר.

עבודה מעניינת, ואתגר

לאחר שסיימתי את שרותי בצבא חי-
פשתי עבודה מעניינת עם אתגר ואפשרות
טובה לקידום. — מספר ליד השולחן

לזכרו של יהודה טוביאנה ז"ל

מספר חבר אחר

עמדתי ליד מיטתו בשעותיו האחרונות. בדמית ששכבה במיטה קשה היה לזהות את יהודה הג'ינג'י. שכולנו חיבבנו.

מגיל 16 עבר יהודה בים. כילד עלה לאניה הראשונה שלו וכנבר ירד טן האחרונה. שנותיו הטובות עברו עליו בים והוא אהב את עבודתו. לא פעם חשב לרדת לחוף, על מנת לגדל חיים סדירים בקרב בני משפחתו. אך הים משך אותו תמיד חזרה בעבודות חוקים. הוא לא יכול היה להינתק מסנו. קשה לובר עליו שהיה טיפוס מובהק של ימאי. אף שהיה ימאי משובת. יחד עם הקשר האמיתי שלו לים הוא היה איש משפחה מושבע. בהפלגותיו הרבות והממושכות לא חדל לספר על ביתו ומשפחתו ותמיד היה חרד לשלום יקיריו שבחוף. גם ברגעי מחלתו הקשים לא ספק מלהתעניין בנעשה בחברה והיה חוזר ושואל אם יישמר לו מקום העבודה לכשיחלים. הוא לא החלים. המחלה הכריז על איותו. ולנו לא נותר אלא לומר: שלום לך ג'ינג'י. וכרך הברוך יהיה אתנו תמיד.

לאחר מותו כתב לחברה רב החובל היווני באניה בה שרת יהודה טוביאנה:

...יהודה טוביאנה היה ידוע לנו בכינוי "ג'ינג'י". תחת פיקודי עבד יותר משנה ונדע כימאי נאמן וכטופוס עליו. אשר הכל חיבבתו והפריכו אותו. בצעד עמוק שמעני על פטירתו. למשפחתו וקרוביו נתונה השתתפותי העמוקה באבלם. ינח על משכבו בשלום.

למשפחת טוביאנה
משתתפים באבלכם הכבד
על מותו של יהודה ז"ל

את יהודה טוביאנה ז"ל פגשנו זמן מה אחרי התקרית שהיתה לאניה "קוראליסי" במיצרי באבי-אל-מנדאב. הוא היה בין אותם ימאים, אשר הניעו למשרדי החברה ואמרו: אנחנו פה! — אחרי שפשטו שמועות כי חלק מימאי האניה יסרבו להמשיך ולשרת בה מתוך הושש לשוב ולעבור במיצרים המסוכנים. הוא בין אלה אשר הודיעו בפסקנות, "אתם יכולים להכניס אותי לרשימה". כאשר היה חשש שמה לא תהיה הרשימה מלאה.

יהודה טוביאנה לא היה על סיפונה של ה"קוראליסי" בעת התקרית. ארבעה חודשים שרת עליה ובהפלגה שלפני התקרית ירד באילת לחופשה.

"כשמעתי מה שקרה, — סיפר לנו טוביאנה — חשבתי שאני מתמוצץ. שזה יקרה דווקא כאשר אני מחוץ לאניה! כעשתי על עצמי שלא נשארתי לעוד הפלגה. הרגשתי כמו אחד מיחידה חשובה, שאיחר את הרכבת בזמן שהיחידה שלו הלכה לעשות את הפעולה הכי חשובה שעשתה אי פעם."



את הרברים הללו אמר לנו כשפגשנו אותו במשרדי החברה בחיפה. בקרב קבר צה ימאים שעמדו לטוס לאילת כדי לאייש את האניה שעמדה לצאת בתורה לעבר המיצרים. שאלנו אותו אם אין הוא וחבריו חוששים. ואז אמר לנו:

— אם היינו חוששים. לא היינו באים הנה היום. אף אחד לא הכריח אותנו לעלות לאניה. היינו מטיגים מקום בכל אניה אחרת. אבל עכשיו, אפילו בעד משכורת כפולה. לא נותר על התפלגה בקוראליסי."

ולמשה אילת, ששאל אותו שאלה דור מה, אמר:

— המצב החדש שנוצר לא מדאיג אותי. אנחנו ישראלים. תהיות שלנו בכל מקום. אלה הם החיים שלנו וזהו זה."

מספר עליו אחד מחבריו:

פגשתי לראשונה לפני הרבה שנים. כששרתנו על אנית הנוסעים "שלום". הוא היה אז "גלי'בוי", הג'ינג'י היחיד בכל האניה וכוה היה כינויו. בין אנשי צוות המשק היה הרוח החיה. הכל חיבבו אותו והתנהגותו השאוויה רושם על כל אחד. אחרי תקופה ארוכה פגשתי אותו על האניה "סטוקן", כשכבר היה נשוי ואב לילד. הוא היה קשוב מאוד למשפחתו

ובכל מקום שהיה אפשרי — היה מטלפן הביתה. גם על אניה זו היה מפורסם בטוב הרוח הטוב שלו. ביוחסיו הטובים עם אנשי הצוות שחיבבו אותו מאוד. את תפקידו כטווארט מילא על הצד הטוב ביותר. הוא אהב לשיר וקולו היה נשמע לעתים קרובות, עד שימאים אחרים היו מצטרפים אליו בשירתם.

כשהכאנו את ה"קוראליסי" מפורטוגל עשינו קפה מסביב לאפריקה ובכל הדרך הארוכה הו שמר על מצב רוח עליו ובידך את החברה בהלצותיו. גם כששכב על ערש תוליו ומצבו מחמיר והולך, ידע לשמור על מוראל גבוה. הוא לא הפסיק לחייך עד שעתו האחרונה.

רב חובל זאב קראוס ז"ל

אולימפיה, בחיך וכאשר המתח גועש הוא מטוחח באותה צורה שלווה וגני" טלמנית ובעזרת עצבים מברזל וקשרים נמצא תמיד הפתרון.

הוא היה טמונה על עובדים רבים, אך ראה עצמו יותר כמדריך. הם היו בני בית בביתו אשר בהולנד. ואילו כאן, בדירה בנמל שאגן, הצופה אל הנמל, חיכו לו גם ילדי השכנים אשר אהבו אותו מאד. לא רק הגדולים אהבו אותו, גם אנחנו הקט"נים, אמרה ילדה בת עשר כאשר נודע לה שרב חובל קראוס איננו עוד.

(המשך מעמוד 3)

שיטות ולנסות למצוא את הטובה שבהן. אפשר להחזיק צוות חוף, אשר יקבל את האניה מיד עם הגיעה לנמל, כשהמדובר באניות קטנות. הצוות יוכל לצאת מיד לחופ"סה ויחזור רק סמוך להפלגה. אפשרות אחרת היא להחזיק צוות מחליף אחד לכל שתי אניות או שלוש, אשר יחליף בהן את הצוות הקבוע אחת לשתיים או שלוש הפלגות ובכך יאפשר לימאי לשהות בבית פרקי זמן ארוכים ובכך תיפתרנה בעיות משפחתיות ואחרות ותוקטן בהרבה נשיר"תם של ימאים העומדים בלחץ המשפחה לנטוש את הים. אני מאמין שהנוק הגרם לחברות מן המחזור ביטאים מעמימים הוא הרבה יותר גדול מן הנוק הכספי שייגרם להן מהחוקת צוותות מחליפים".

בעקבות האינפלציה

אשר לתנאי השכר בני הסוחר הישראלי אומר רב חובל פיסטנר:

"כמובן שיש להתורר לשיפור התנאים ולהעלאת השכר, בפרט במקצוע הספנות, הדורש מן הימאי המפליג הרבה יותר מאשר נדרש מעובד אחר, המנהל חיים תקינים ומסודרים בחוף. לדעתי הגענו לאחרונה לרמת שכר מתקבלת על הדעת, יחסית לתנאים במדינה שלנו. אינני יכול לקבוע לגבי אחרים, אבל לגבי נראתה המשכורת סבירה בתחלת. אולם כל זה היה נכון עד לגל האינפלציה האחרון. מה שקרה אצלנו בחודשים האחרונים והעובדה שהגל האינפלציוני ממשיך לי" התגלגל, הפכו את הקערה על פיה. כל השיפורים שהשגנו מאבדים ממשמעותם וכל זאת שלא באשמת חברות הספנות. וכך אנו עומדים שוב בפני שוקת שבורה".

רב החובל זאב קראוס עבד בחברת "אליים" משנת 1957 ועד שנת 1972, עת הושאל למשרד התחבורה לעבוד באבטחת הנמלים והמטענים בנמלי מערב אירופה. מותו הפתאומי, לפני כשלושה חודשים, היכה בהלם את עשרות מכריו וידידיו, אנשי ים וספנות מובהקים.

יימת, לא מתח ביקורת ולא הרים קולו בצעקות, אלא ניגש בשלווה, הפשיל שר" וולים והדגים בעצמו כיצד הייבת העבר דה להיעשות. על האניות שהפליג בהן הייתה הבטיחות ברמה גבוהה והוא אף צויין על כך לשבח.



הוא היה מסור לעבודה ומאוד רציני. בעבודתו מצא עניין בלתי פוסק וראה בה אתגר. בזמנו הפנוי היה מרבה לקרוא, בעיקר ספרי פסיכולוגיה ורפואה, וכן היה מצויר: אניות, ים שקט, ים גועש, פרחים — בצבעים בהירים ועדינים. "הוא היה ג'נטלמן" — אומרים עליו חבריו. היו באים להתייעץ עמו בבעיות אישיות. היתה לו דרך משלו להשתלט על היכוכים וקטטות באניה. ראשית, הזמין אליו אחד המתקוטטים ל"קבינה" ועל כר שית היו משוחחים. ואז, ככדרך אגב שאל לטיבת הקטטה והיו נפרדים ברוח טובה. לאחר מכן היה מזמין את המתקוטט השני ומרגיע אותו בטכניקה דומה. כך כצא פתרון. נרגעו הרוחות (באניה), והאנשים היו שמתים — הם שחו עם הקפטין ו"רק מי שמכיר את ה"מיבנה" באניות יודע להפריך את העניין הזה. הקדטים" שהפליגו עמו בבית הספר הצף" זוכי" רים אותו באהבה מיוחדת. איך היה יושב עמם בקבינה ללטרם אנגלית או מתמטיקה — בנוסף על הכיוון הכללי שנתן ל" צעירים המחפשים את עתידם.

עבודתו האחרונה הייתה מלווה במתח עצום — לא יום ולא לילה, לא שבת ולא חג. לפתע מתעוררת בעייה עדינה, רצינית, התובעת פתרון מיידי ושקט. רב חובל קראוס מקדם את המצב בשלווה

קשה לדבר על אדם שאיננו פתאים. ידידו, עורך הדין שלמה שרון, מרבה לדבר על היושר והכנות שאיפיו את זאב קראוס ז"ל. כנות שגובלת עם תמי" מות, גישה ישירה לאנשים, שלווה פני" מית, צניעות, ומעל הכל — הכושר ל" קנות חברים. אישיותו זו היא שתרמה להצלחתו בתפקיד האחרון שעסק בו — אתראו על בטחון הספנות הישראלית בי מערב אירופה. זהו תפקיד שהיב כושר ליצור קשרים עם אנשים רבים ושונים ומעל הכל — לא לאבד את העשתונות במקרים של תקלות והפתעות. רב חובל זאב קראוס ז"ל עמד בכך בכבוד. עדים לכך, עשרות מכריו וידידיו בהולנד, המבטים אותו, יחד עם משפחתו.

רב חובל קראוס היה איש עבודה ובכל תפקיד שמילא, התבלט ברצינותו הרבה ובנשל הרב שהעמיס על עצמו, גם אם היה יכול להטיל זאת על אחרים. אלו תכונות שכמעט ולא מצויות בחברה הישראלית כיום, — מצוין ע"ד שרון. זאב קראוס ז"ל נולד בהונגריה בשנת 1926 ועלה לארץ ב'1946. הוא היה בקיר בוץ ואח"כ התגייס לפל"ים. בחיל הים הצעיר היה רס"ר, ונימנה עם מסיימיו הראשונים של קורס חובלים בצ"ל. היתה לו הופעה נאה — רחב כתפיים, בלונדי — והיה ספורטאי מצטיין, הופעתו הי" ספורטיבית (הוא היה בן 48 כשנפטר) העניקה לו "הופעה גויית" במקצת, אומי רים ידידו, בין יורדי הים הבהירים הי" סתנים בנמלי אירופה, נראה כאחד משלהם. מחיל הים השתחרר — בסוף 1957 — בדרגת סרן ועלה על אניה של "אליים" בדרגת חובל שלישי. כעבור זמן קצר עלה לדרגת קצין שני, עבד על כל האניות היה צעיר מאד — בן שלושים — כאשר זכה בדרגת רב חובל בשנת 1966. הוא היה מן האהודים בקברניטי צי הסוחר הישראלי, מאלה שניתן לסמוך עליהם, מבחינות שיקול הדעת, האיזון והיושר. אל הצוות התייחס כתבר מוגר, כמו אב — אומרת אישתו צפורה. כאשר לא היה מרוצה מהאופן בו נעשתה עבודה מסר



At a festive lunch Acco course participants converse with crew department and management representatives.

ה"עכואים" משוחחים ליד השולחן עם אנשי מחלקת הצוות והנהלה.

EL YAM LOG

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

No. 46

Spring 1974

Printed in Israel