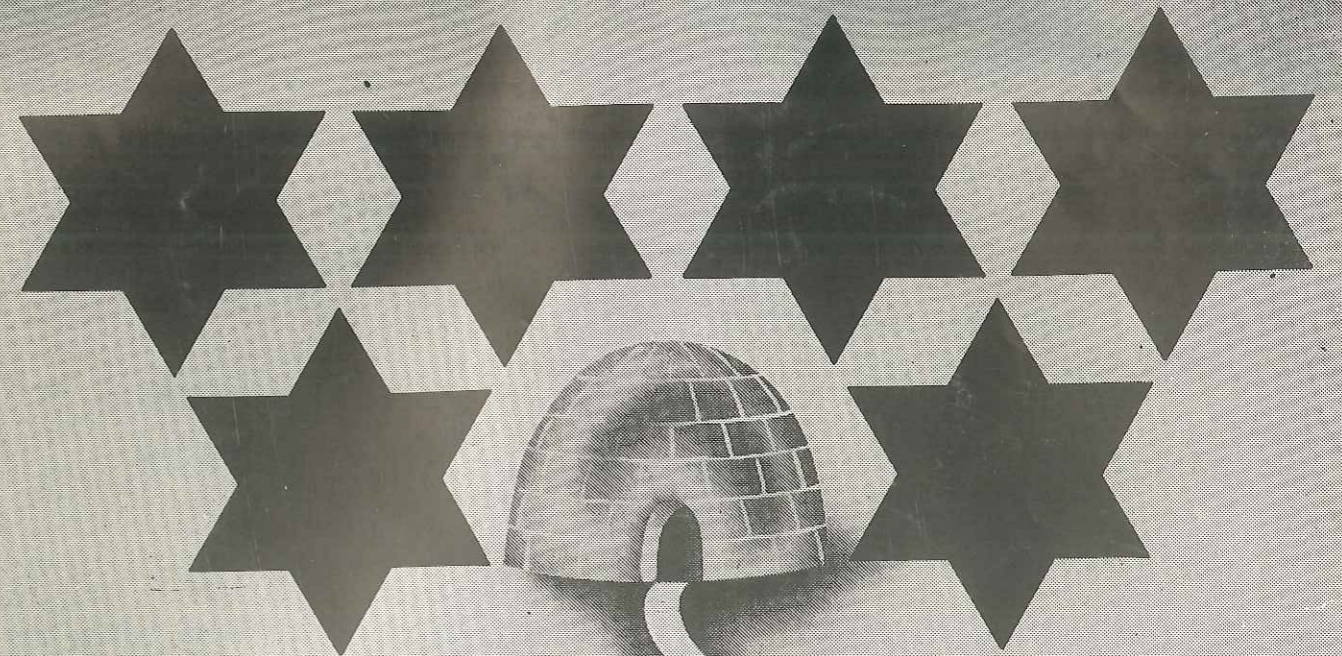


גליון מס' 25 אייר תשמ"ו מאי 1986

בטאון קצין הים הישראלי



לסוואנה או לניו־יורק, לסידני או להונג־קונג,
לכל מקום בעולם שאליו או ממנו אתה רוצה להעביר מטען,
מגיעות אנינם „צוים“.
צי אניות המכולה של „צוים“ מציע לך
שפע של אפשרויות הובלה המתאימות לכל גודל של מטען.
אם אתה רוצה להגיע לשווקים נוספים, בארץ ובחורל
להרחיב את היקף עסקיך בארץ —
עם „צוים“ אתה יכול להגיע למרחקים.
צוים — שרות שבנה כוכבים

צוים
כשאתה רוצה
להגיע למרחקים

בטאון קצין-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי לקציני-ים

חיפה, רח' הפרסים 22 ת.ד. 9512
טלפון: 04-512231-2
04-524288-9
מברקים: איסופגרם
מיקוד: 35662

**THE ISRAELI
SEA-OFFICER
UNION**

ISRAEL, HAIFA,
22, HAPARSIM ST.
P.O.B. 9512
TEL. 04-512231-2
04-524288-9
ISSOFFGRAM
ZIP CODE 35662

גיליון מס' 25
אייר תשמ"ו
מאי 1986

העורך: מרדכי (מייק) דרוקר
המערכת:
אפרים מרקוביץ
ארז עברי
אלי רומנו
יהושע שפירא

מזכירת המערכת:
אורנה שלמן

תמונת השער:
צולמה ע"י עקיבא הופמן.

גרפיקה: חוה רשף.
סידור והפקה: תירוש בע"מ.

דבר העורך

החמישית. כמו כן, תהיה זו במה למועמדים השונים להציג את עצמם ואת ה"אני מאמין" שלהם בפני החברים/הבוחרים.

יחד עם זאת, אנו קוראים לכל החברים לנקוט תעמולת בחירות מכובדת ולזכור, כי בסופו של דבר, איגוד חזק - ויהיו מזכיריו אשר יהיו - הוא לברכה לכולנו.

לא היינו רוצים להציג בפני עולם הספנות תמונה המזכירה את ועידת חרות האחרונה - ואין בכך חלילה משום נקיטת עמדה פוליטית, אלא רק הצבעה על תופעה מדאיגה ומסוכנת אשר גם אלה שנטלו בה חלק מודים בשלילה ובסכנה שבה.

בברכה,
המערכת

לאחר הניסיון של תקשורת בדרך של קלטת וידאו, אנו חוזרים שוב עם הבטאון, והפעם כבר חשים את אווירת הבחירות למועצת האיגוד.

לצערנו, כמעט ולא הגיעו אלינו כל תגובות מחברי האיגוד בקשר לקלטת הווידאו. לנו עצמנו קשה להעריך, אם כדאי להמשיך בדרך תקשורתית זו (של וידאו) אם לאו.

אנו חוזרים ומבקשים מחברי האיגוד לגלות יותר עניין ויותר אקטיביות בנושא התקשורת שבין החברים לבין המזכירות וכן בין החברים לבין עצמם.

באשר לבטאון הנוכחי, כבר חשים בו, כאמור, את הבחירות המתקרבות, ובכוונתנו לצאת לקראת סוף חודש יוני עם בטאון נוסף, אשר בו תהיה הזדמנות, לכל הרוצה בכך, להביע את עמדתו לקראת עצם הבחירות למועצת האיגוד

מה בגיליון

- | | |
|--|---|
| <p>11
חשבון נפש של מזכיר האיגוד לקראת תום הקדנציה</p> <p>למרות המטרות הרבות שהשיג לא השלים עדיין מ/ר ארז עברי את מלאכתו כמזכיר החטיבה והוא מגיש מועמדותו לתקופת כהונה נוספת.</p> <p>13
צי הצללים הישראלי</p> <p>האם תהפוך הספנות הישראלית לנוסטלגיה בשל משחקי יוקרה פוליטיים? מאת יגאל מאור.</p> <p>22
התייבשות מעיין הספנות או התייבשות המוח</p> <p>האם תמונת המצב העגומה של הצי המתוארת ע"י ג'והן גאירפירפלי משמשת גם כראי עבורנו?</p> <p>24
מדיניות כוח-אדם בצי הישראלי</p> <p>מאת ר/ח ישעיהו גרומן (שייקה)</p> | <p>2
מעל הגשר</p> <p>* דו"ח מזכירות חטיבת ר/ח רימ"ר
* דו"ח מזכירות חטיבת הקצינים
* נגד השיפוט המשמעתי באניות
* גילויי-דעת על המכון להכשרה ימית.</p> <p>7
תפקידו העיקרי של האיגוד בתקופה זו</p> <p>ר/ח ישעיהו גרומן (שייקה)
"עושה חושבים" נוכח משבר חברות הספנות בעולם.</p> <p>9
מהרהוריו של חבר מועצה</p> <p>ר/ח מייק דרוקר
קורא ליתר מעורבות בענייני האיגוד.</p> <p>10
לקראת הבחירות לוועידת האיגוד</p> <p>מאת שלמה אלימור</p> |
|--|---|

קצרים יקר,

למה לשלם יותר?!!!

אריה ויסמן (לשעבר ממחלקת התביעות בסוכנות הביטוח "רמון"), שמח להודיעכם על פתיחת משרדו החדש. במסגרת זו מוצע לכם שרות בכל ענפי הביטוח כגון:

ביטוחי דירות, ביטוח רכב, ביטוחי חיים, תוכניות חיסכון לילדים וכד'.

השרות ינתן בביתכם ואו במשרד לפי החלטתכם.

מובטח לכם:

- שרות אישי ומסור.
- הנחות ליורדיים ומשפחותיהם בכל חבי הספנות.
- סילוק תביעות מהיר ביותר.

כדאי לכם לבדוק אתי לפני שתחליטו.

מסי הטלפון במשרדי: (04)670560 בביתי: (04)336723

Weissman Arie אריה ויסמן

INSURANCE AGENCY

32, Y.L. PERETZ ST., HAIFA, ISRAEL

סוכנות לביטוח

רח' יל.פרץ 32. קומה ד'. ת.ד. 46809. חיפה 31465

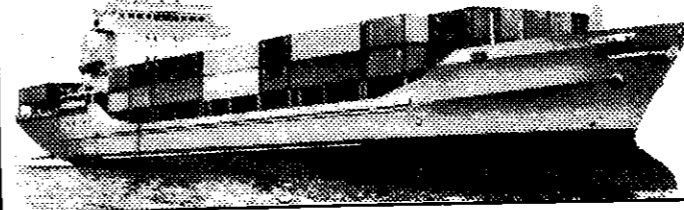


ISCONT SHIPPING LTD

קו סכנות סריר לשרות היבואנים והיצואנים

אלאלוף ועושות' ספנות בע"מ

תל אביב: רח' אנגל 6, טל. 03-622591. חיפה: רח' כיאט 6, טל. 04-671742
אשרדוד: עורך הנמל, טל. 054-24541, 24630



הפלגות סדירות מאשדוד ומחיפה להמבורג, ברמן, רוטרדם, אנטוורפן, פליקסטאו וחזרה

CARMEL ALTONIC
CARIBIC - I
אוניות מכולה חדישות



דו"ח מזכירות חטיבת ר/ח ר/מ/ר

מאת: מזכירי החטיבה:

ר/ח אפרים מרקוביץ, מ/ר ארו עברי

בגלל פרק הזמן הארוך שעבר בין הוצאת הבטאון האחרון לבין זה הנוכחי (כאשר באמצע התקופה הפצנו קלטת וידאו במקום בטאון). לא נוכל הפעם לסקור בפני החברים את כל פעילותינו במשך 8 החודשים האחרונים, אלא נסתפק בסקירת הנושאים, שהם: לרענון החשובים יותר ובעלי עניין לציבור חברי החטיבה.

אין ספק, שבאופן כללי, שני הנושאים שלהם הקדשנו בתקופה האחרונה את רוב המאמץ היו:

- א. שמירה מתמדת על מקומות עבודתם וזכויותיהם של חברינו אנשי "צים".
- ב. מאבק עיקש, ולעתים חריף ביותר, למען תוספת אגרות לצי הסוחר הישראלי, במלים אחרות, למען יותר מקומות עבודה לחברינו.

באשר לנושא הראשון, יתכן שישנם חברי חטיבה אשר טרם חשו על בשרם את המדיניות של ההנהלה. לצער כולנו, מספרם של אלה מתמעט והולך. יותר ויותר חברים מגיעים למזכירות האיגוד עם תלונות על אי-כיבוד זכויות מצד ההנהלה. ואין אנו מתכוונים הפעם רק לעניינים קלי-ערך. מדי פעם נטפלת ההנהלה לרבי-חובל או מכונאי ראשי זה או אחר (ולפעמים גם לכאלה שנחשבו תמיד ל"כוכבים") מתוך כוונה ברורה לפטר, פשוטו כמשמעו, או לחליפין למרר את חייו עד שיחליט להתפטר בעצמו מחברת "צים".

שלא להזכיר, כי בכל פגישה רשמית בין מזכירות האיגוד לבין נציגי הנהלת

החברה, מופעל על המזכירים לחץ להסכים "להוצאת אנשים מהמערכת" כלשונם של נציגי ההנהלה.

במקרים מסויימים מנסה ההנהלה את כוחה בהגשת קובלנות לבית-הדין המשמעתי, באופן ישיר או עקיף, מתוך תקווה, שמשרד התחבורה יעשה עבורם את ה"עבודה המלוכלכת" (ובידוע, הנהלת משרד התחבורה משתפת איתם בכך פעולה בשמחה רבה).

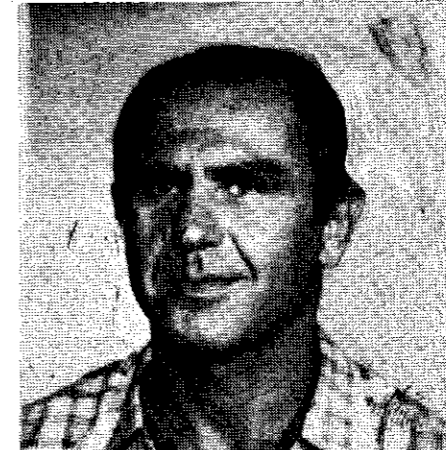
הגענו עדי-כדי נסיונות להיפטר מחברי חטיבה אפילו בדרך של תביעות אזרחיות או פליליות לכת-משפט, שלא לדבר על "מכוני אדם" למיניהם.

אנו שמחים לציין, שלפחות עד כה, לא זכתה ההנהלה להצלחה אפילו במקרה אחד. מציודנו, אין גם כל כוונה לפשרות בעניין זה.

אם לחברת "צים" קיימת בעייה של עודף רבי-חובלים או מכונאים ראשיים, ניתן לפתור אותה רק בדרך של יצירת תנאי-פרישה כאלה, שחברים יסכימו לפרוש מרצונם הטוב, ולא בדרך של כפייה. יש לציין, שבאחרונה חלה התקדמות מצד ההנהלה לקראת הצעת תנאי פרישה הולמים לחברים, אך כנראה ישנם עדיין חברי הנהלה המאמינים, שניתן לפתור את הבעיה הזו בכוח ובכפייה ולכן עדיין לא הושג הסכם.

מכל מקום, להרגעת חברי חטיבתנו, החוששים לגורלם, אנו מצהירים בזאת, כי בשום מקרה ובשום הסכם לא נסכים להוצאת חברים מהמערכת נגד רצונם - כפי שלא הסכמנו לכך עד כה.

המאבק על תוספת מקומות עבודה, או במלים אחרות, תוספת אגרות, שלפחות הפיקוד בהן הוא ישראלי, מנוהל בכל החזיתות שניתן להעלות על הדעת.



ר/ח אפרים מרקוביץ

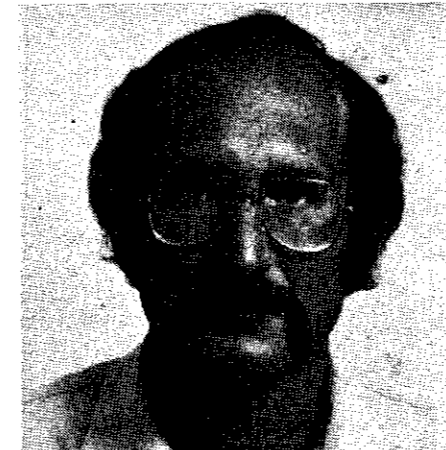
הקדשנו לכך ימים רבים ונסיעות רבות לתל-אביב ולירושלים, מתוך מטרה לשכנע גורמים בהנהלת הוועד הפועל של ההסתדרות ומשרדי ממשלה שונים. הצלחנו בסופו של דבר להגיע עד שרי החקלאות (אגרוסקו) האנרגיה (פחם ודלק) והמסחר והתעשייה (בשר, דגנים ומוצבים), מנכ"ל חברות ועוד.

מצד שני, פעלנו בחזית שבה התמחנו - אולי יותר מכל סקטור אחר במדינה כיום - פעולות ארגוניות. כוונתנו כמוכן להשבתת אגרות זרות (הגזולות את פרנסתנו), בעיקר בעזרת הנתבים - חברי החטיבה.

לצורך הצלחתן של פעולות אלה נאלצנו, ואף הצלחנו, לגייס במידה לא קטנה הן את התקשורת והן את כל הניסיון המשפטי שצברנו.

באחרונה, התחלנו לראות ברכה בעמלנו, כאשר הגענו למצב שבו שוב מהפשים בחברות הספנות מכונאי ראשי באופן דחוף (כדי שאניה תוכל להפליג) ואפילו רבי-חובלים מחברי שלוחות החוף (נתבים), מפקחי מינהל הספנות וכו') יכולים כבר לחשוב מחדש על הפלגות, בלי שיהיה בכך משום גזילת פרנסתו של חבר חטיבה פעיל. שתי אגרות תפוזרת נוספות ל"נגב סטאר" וקרוב לוודאי שתי אגרות קירור (למטעני אגרוסקו) הן שמחוללות משה מבורך זה. אנו מברכים בהחלט את חברת "האחים עופר" שנכנסו לעסקות אלו, וקוראים גם להנהלת "צים" ויתר חברות הספנות הישראליות ללכת בעקבות דוגמה זו.

בצד פעילותנו בשני הנושאים הנזכרים לעיל, קיימים כמוכן הסכמי העבודה אשר גם אותם לא יתכן להזניח. באחרונה הגשנו לאיגוד חברות הספנות הודעה על סכסוך עבודה, בעקבות סירובם המוחלט לדון בהצמדת החלק הישראלי של שכרנו



מ/ר ארו עברי

לערכו הדולרי, כפי שהיה בתאריך 1.4.84. אמנם אנו מודעים לעובדה, שיש בכך משום תוספת של כ-70% לשכר המשולם במטבע ישראלי, אך זה היה ההסכם האחרון שעליו אנו חתומים (אם כי נוסח בשעתו באופן מסורבל למדי) ואנו עומדים על כך כי הסכמים יש לכבד.

יחד עם זאת, הודענו הן לחברות הספנות והן לבית-הדין לעבודה (בפניו כבר הופענו יחד עם הנהלת איגוד חברות הספנות), כי אם אמנם ישכנעו אותנו (לא בהצהרות אלא בהוכחות ע"י פתיחת ספרי החשבונות), כי מצב הספנות אינו מאפשר מתן מלוא ההצמדה - כי אז נהיה מוכנים לוותר על חלק מתוספת ההצמדה גם לשנה הקרובה.

הנושא נמצא כאמור בפני בית-הדין לעבודה וכל עוד בית-הדין לא ירשה סחבת מכוונת, איננו רואים כל סיבה לפעולות אירגוניות נגד החברות.

במישור הפנימי, היחסים ושיתוף-הפעולה בינינו לבין מזכירי חטיבת הקצינים ממשויכים להיות מצויינים - לתועלת חברי שתי החטיבות.

דו"ח מזכירות חטיבת הקצינים

מאת ח/ר אלי רומנו
ר/כר יהושע שפירא

לשמחתנו, נפתח הפעם, לשם שינוי, בהודעה משמחת, על תוספת מספר אגרות לצי הסוחר. אימנם חברת "צים" מתעקשת בכל תוקף לא להוסיף אגרות בצורת ישראלית מלא או חלקי, אך חברות אחרות השכילו לעשות זאת.

לדעתנו, מצב הספנות בעולם כולו, ובמדינת-ישראל בפרט, השתפר באחרונה,



ח/ר אלי רומנו

למרות שעדיין נותרו בעיות למכביר. כמוכן שלא ציפינו, שחברות הספנות יבואו ויכריזו שמצבן השתפר, ולא הופתענו שכל החברות עדיין ממשיכות לטעון, שמצבם מחמיר מיום ליום - מתוך נסיון להרע את תנאי הסכם העבודה שלנו.

השנה היתה פעילות רבה של המזכירות, עקב המצב הקשה שנקלענו אליו בשנים האחרונות. זאת, בנוסף לפעילות השוטפת והשגרתית של המזכירים, כגון: קבלת-קהל במשרדי האיגוד, ברורים בחברות הספנות, ביקורים באניות וכו'.

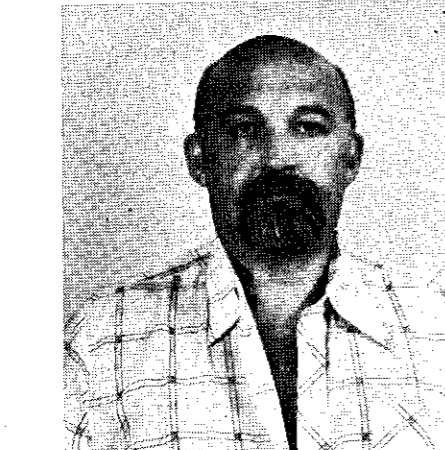
הקדשנו זמן רב לפגישות עם חברי-כנסת ושירי ממשלה בנושאי הספנות, כגון: הקלות על מיסוי לקצינים, חישוב מס נסיעות, פנסיה מוקדמת, עתידה של חברת "צים", וכן הגנה על הספנות הישראלית, פיקוח על היתרים של משרד התחבורה להפעלת אגרות זרות (שלדצתנו הולקו ביד נדיבה מדי).

פנסיה מוקדמת

לאחר כל מה שנאמר ונכתב בנושא, והמאבקים המשפטיים והעיצומיים שנעשו עלידינו, עקב העמדה הבלתי-מתפשרת של שותפינו לקרן, כולל עמדת ההסתדרות - לא עלה בידינו להפסיק את הפרשות העובד לקרן. כל הנושא נמצא עתה בדין משפטי ומוקפא במצבו הנוכחי, עד שיינתן פסק-דין לכאן או לכאן.

חווה עבודה

עקב המצב הקשה והירוד של הספנות הישראלית, ויתר האיגוד, אשתקד, באופן חד-פעמי, על הצמדה מלאה של ההרכב הישראלי של השכר לערכו הדולרי, כפי שהיה באפריל 1984 - והסתפקנו בתוספת של 22.5% בלבד. השנה, כפי שהיה ברור



כ/כלר יהושע שפירא

לכולנו וכפי שמתחייב עליפי ההסכם שנחתם בשנה שעברה, צריכות החברות להצמיד את השכר בחווה העבודה 1986 לערכו הדולרי, כפי שהיה ב-1984.

למרות זאת, מנסות חברות הספנות - כבכל שנה - להתחמק ממילוי התחייבותן. לפיכך, הכריזו על סכסוך-עבודה והנושא נמצא בדין בבית-הדין לעבודה. יחד עם זאת, אנו ממשיכים לנהל משא ומתן עם חברות הספנות, בתקווה שלא נצטרך להפעיל את נשק השביתה, על מנת להכריח את חברות הספנות לכבד את הבטחותיהן בכתב ובעל-פה.

קידום קצינים

באחרונה חל שיפור מסוים בקידום קצינים בדרגות. המזכירות מפקחת באופן ישיר על כל החברות למען יתבצע בהן קידום קצינים לפי קריטריונים הוגנים ומסוכמים וללא איפה ואיפה. אנו נתקלים בזמן האחרון בחסר של קצינים ישראליים בחברות מסויימות, ואנו מנסים ועושים כל מאמץ להעביר קצינים מחברה לחברה לשם שיבוצם והעלתם בדרגה. כמוכן, שדבר זה נעשה בהסכמה מלאה של אותו הקצין.

יעדנו הוא לחזור למצב שבו לא רק שלשכת העבודה תתרוקן מקצינים, אלא שגם הקידום יהיה תלוי רק בהסמכתו ובהמלצותיו של הקצין ולא בפרישה של הבכירים ממנו.

"הפרוייקט של צים"

כמו תכניות אחרות של חברת "צים", גם ה"פרוייקט" נעשה באופן חד-צדדי ובלי תיאום עם האיגוד. לכאורה, כוונת הפרוייקט היא טובה, אבל באופן מעשי תכנית זו פוגעת בקצינים רבים באופן מיידי ועלולה לפגוע עוד יותר בטווח הארוך.

התנגדותנו הבסיסית מופנית כלפי אופן ביצועו של הפרוייקט ע"י ההנהלה, בו נעשה ניסיון לחלק את הקצינים ל"טובים" ו"לא טובים". אחת התוצאות המיידיות של חלוקה זו היא, שה"טובים" מפליגים זמן רב במשך השנה וזאת על חשבון ה"לא טובים", ששוהים זמן-רב מדי בחופשות או בהמתנה. ברצוננו להזכיר כאן לאותם חברים, הנחשבים כעת בעיני החברה ובעיני עצמם ל"טובים", כי ראינו, במקרים רבים, כיצד קצין שנחשב "כוכב" הופך בן-לילה לבלתי-רצוי בעיני החברה ומועבר לקטגוריה של ה"לא טובים".

הסיבה, שלא פעלנו עד היום באופן מעשי

נגד הפרוייקט, היא שחברים לא טרחו להתלונן בפנינו, ואנו איננו פועלים בדרך-כלל, ללא קבלת תלונה רשמית. מכל מקום, כל קצין שחש כי הוא מקופח בגלל הפרוייקט, מוזמן לבוא לאיגוד ולהתלונן בפנינו, ואנו נדאג לכך כי כל זכויותיו תישמרנה במלואן - עם "פרוייקט" או בלעדיו.

בהמשך לעניין הפרוייקט, נודע לנו, שהחברה מתכוונת לרה-ארגון של כל החלק הימי שלה. תוכנית זו אינה מקובלת עלינו. מטרת ההנהלה היא, למעשה, לחלק את "צים" לחמש "חברות-בנות" קטנות (המכונות: יחידות הפעלה), שכביכול אינן קשורות זו בזו. בכך מקווה ההנהלה להקשות גם על פעילות האיגוד וגם על הקצינים, אשר אז יקשה עליהם לעבור מקבוצה אחת לשניה, ובכך עלול לבוא הקץ לביטחון היחסי שהיה לקציני "צים" לעומת קציני חברות הספנות הקטנות. פעולה משותפת של מזכירות האיגוד ושל קציני "צים" בשטח לא תאפשר פגיעה כזאת בחברים.

פנסיה תקציבית

המזכירות של איגוד קציני-הים מנהלת משאיתומן זה זמן מה עם חברת "צים" בנושא "פנסיה תקציבית".

עד היום טרם הצלחנו לרכך את עמדת החברה ביחס לתנאים לפרישת הקצינים. אין ספק, שתכנית כנ"ל תשבור את מחסום הקידום לקצינים הצעירים, אך אין לנו כל כוונה שהדבר ייעשה על חשבון הקצינים המבוגרים.

כל עוד לא נגיע להסכמה, שהפרישה תהיה וולונטרית בלבד ולא כפויה, כפי שדורשת החברה והתנאים יהיו הוגנים, לא נחתום על הסכם.

באופן פרדוקסאלי, משלמת חברת "צים" היום סכומי עתק עבור דמי המתנה למספר רב של קצינים, רבי-חובלים ומכונאים ראשיים - ותכנית הפרישה התקציבית תקל באופן משמעותי על העומס הכספי.

למרות כל נסיונות השיכנוע שלנו - עומדת חברת "צים" בסירובה ומתעקשת על עמדתה.

דרישותינו הצנועות הן: לאפשר תנאי פרישה הוגנים, ועל הפרישה להתבצע לפי רצון הקצינים בלבד ולא בכפייה.

נגד השיפוט המשמעתי באניות

המסר בחוזר זה מופנה באופן ישיר אל רבי-החובלים שבינינו, ובפרט אל רבי-החובלים שבחברת "צים". יחד עם זאת, נראה לי, כי הנושא עשוי לעניין גם את חברי האיגוד האחרים.

במשך התקופה האחרונה התחילה להתגבש אצלי ההכרה, כי הפרק בחוג הספנות (ימאים) הוזן בסמכויות השיפוט של רבי-החובלים (הקברניטים) באניות, ראוי לשיכתוב מחדש, וכי אינו מתאים לרוח הזמן. מכיוון שלא אני ולא איגוד קציני-הים קובעים מה ייכתב בחוק ומה לא, ביכולתי לנסות ולעזור לחברים להתמודד עם חוק שלדעתי אינו מתאים - רק בצורה עקיפה.

במלים אחרות, אני ממליץ בזאת לכל רבי-החובלים שבינינו שלא להשתמש בסמכויות שיפוט שהחוק מקנה להם, אלא להעביר את השיפוט (אם מקרה שקרה באניה מחייב שיפוט) אל המפקח על הימאים. ועכשיו אפרט:

חוק הספנות (ימאים) מקנה לקברניט סמכויות נרחבות ביותר. הכוונה לסמכויות ביצוע ולא לסמכויות שיפוט.

הקברניט רשאי, על-פי החוק, לנקוט בכל צעד שהוא מוצא לנכון, אם הדבר דרוש, כדי למנוע או להפחית סכנה מהאניה, מהמטען או מאנשי הצוות. צעדים אלו כוללים, כמובן, פיטורין של אנשי צוות ושליחתם לארץ וצעדים קיצוניים עוד יותר, שחלקם נזכרים בחוק, עד כדי כליאה וכבילה של אנשים, אשר לדעת הקברניט, מסכנים או עלולים לסכן את האניה או מטענה או את אנשי-הצוות.

לעומת סמכויות ביצוע נרחבות אלו, סמכויות הענישה של רבי-החובל הן בפירוש מגוחכות (מופיעות בסעיף 121 שבחוק הספנות (ימאים)). יתרה מזאת: ידוע לי על מקרה אחד, לפחות, שבו הוגשה מטעם משרד-התחבורה תביעה נגד קברניט על "ענישה" שהיא חריגה מסמכות (פיטורי איש צוות ושליחתו ארצה). באותו מקרה, אילו רק שינה הקברניט מלים מספר בטורפס ה"לוג" ובמקום לכתוב "החלטתי לשיפוט בעצמי" היה כותב "החלטתי להעביר את השיפוט למפקח על הימאים" - כי אז לא היה מקום לשרום תביעה נגדו. אין כל ויכוח, כי פיטורי איש הצוות הם בהחלט במסגרת סמכויותיו של הקברניט. כיום, חייב אותו קברניט להתאמץ ולהסביר לשיפוט, כי פיטוריו של איש הצוות נעשו לא במסגרת ענישה אלא במסגרת סמכויות הביצוע של הקברניט ומתוך דאגה לשלום האניה ומטענה.

בהמשך למעורבותנו בענייני בית-הדין המשמעתי לימאים, הננו מצרפים בזה העתק מכתב ששלחנו באחרונה אל היועץ המשפטי לממשלה. המכתב מדבר בעד עצמו ואנו מקווים, כי החברים ערים לחשיבותו של הנושא לגבי כולנו.

מזכירות האיגוד

תחושה בלב רבים מהימאים, וכוונתנו בעיקר לקציני הים והקברניטים (שאותם אנו מייצגים) שבית-הדין עלול לשמש כמעין זרוע מבצעת נוספת של חברות הספנות - במקום להיות ישות נפרדת ועצמאית כפי שעליו להיות.

לפני כשנתיים בוטלה במשרד התחבורה משרת התובע של בית-הדין המשמעתי לימאים, ומינהל הספנות החל להעסיק תובע על פי הסכם מיוחד, או בלשון גסה (אך מדוייקת) "קבלן לענייני תביעות".

המשך בעמוד הבא

כיום העיון שיוזם אב בית-הדין של משרד התחבורה, כהשתתפות משפטנים רבים, שחלקם משמשים יועצים למשרד התחבורה ומינהל הספנות, העליתי הצעה לשינוי בחוק ולמחיקת סמכות השיפוט של רבי-החובל. הסברתי, כי העובדה שהחוק מקנה לקברניט סמכויות שיפוט, גורמת לרבים מהבריני לחשוב, כי מוטלת עליהם החובה לשיפוט ימאים החשודים בעבירות וכי בגלל המצב הכללי בספנות הישראלית כיום, אין בכך כדי לתרום להגברת המשמעת באניות אלא להיפך: ימאים נוטים מלכתחילה לזלזל בשיפוט אצל רבי-החובל, במידה גדולה בגלל סמכויות הענישה המגוחכות שהחוק מקנה לו.

ולא זו בלבד: ידוע לכולנו, כי כיום מנסות חברות הספנות, והנהלת "צים" בוודאי, להשתמש בתביעות משמעטיות נגד רבי-חובלים כדי לנסות ולהוציא אותם מהמערכת בדרך זו.

איהבחנו בין סמכויות שיפוט לבין סמכויות ביצוע של רבי-חובל (גם כאשר איהבחנוה הזו נעשית על-ידי אנשי החוף) עלולה לגרום לכך, שתוגש תביעה נגד רבי-החובל בהאשמה של חריגה מסמכות (הענישה), כפי שקרה במקרה שאותו ציינתי קודם.

יש לזכור, שלצערנו, גם הנהלתו של מינהל הספנות של משרד התחבורה נוטה לשתף-פעולה עם הנהלות של חברות הספנות בנושאים הקשורים אלינו ואל לנו לתת להם את הכלים לפגוע בנו.

לפיכך, אני חוזר וממליץ, בכל לשון של המלצה, לכל חברינו רבי-החובלים: בכל מקרה של עבירה משמעטית - אל תשפטו בעצמכם - העבירו את השיפוט אל המפקח על הימאים: יש בהחלט לרשום את העבירה ביומן, כנדרש. מותר גם לנקוט בכל האמצעים הדרושים - כולל פיטורין של איש הצוות הנוגע בדבר - אם העניין נחוץ (לדעת רבי-החובל) אבל בשום אופן לא לשיפוט! אני חוזר - להעביר את השיפוט אל המפקח על הימאים, על-פי סעיף 122 (3).

בעיקרון, רצוי כמובן לנהל את האניה כך, שלא יתעורר כלל הצורך בשיפוט משמעתי או בענישה כלשהי או בפיטורי איש צוות, אך אם מתעורר הצורך בשיפוט משמעתי - הניחו למפקח לשיפוט.

בברכה,
ר/ח אפרים מרקוביץ

אב בית-הדין הקבוע הוחלף ובמקומו מוזן אב בית-דין היושב בירושלים ואשר למעשה מארגן את עבודת בית-הדין ומפקח עליה, אך בדרך כלל אינו שופט בפועל.

השיפוט נעשה ע"י מותבים הממונים ע"י בית-הדין כאשר בראש המותב עומד משפטן ושני חברי המותב האחרים הם נציג עובדים ונציג מעסיקים.

אין לנו כל ביקורת על המותבים השונים ולא על המשפטנים השונים העומדים בראשם.

הבעיה היא שבעקבות העובדה שאב בית-הדין נמצא בימינו באופן קבוע בירושלים, רחוק ממקום פעילותו של בית-הדין (בחיפה), ואילו יושבי ראש המותבים אינם מנהלים את בית-הדין מבחינה אירגונית, הפך התובע להיות בפועל הגורם הדומיננטי באיגוד עובדי בית-הדין.

כתוצאה מכך, התחילה להיווצר אצלנו תחושת הטעם לפגם.

יש לזכור שאצל הימאים, ובפרט אצל הקברניטים, עצם הגשת תביעה נגד גאשם, (בבית-הדין המשמעתי) יש בה משום פגיעה מיידית בגאשם, יותר מכלל סקטור אורחי אחר.

ימאי, מכל דרגה, עלול להיות מועכב יציאה מן הארץ כאשר עומדת נגדו תביעה משמעטית ובכך נפגעת פרנסתו באופן ישיר ומיידי - ולעולם לא יוכל לקבל את מלוא הפיצוי על כך - גם אם יימצא בסופו של דבר זכאי בדין.

אצל הקברניטים חמור העניין עוד יותר, כי עצם הידיעה שנגד קברניט הוגשה תביעה משמעטית עלולה לגרום לכך שחברות הספנות יסרכו להעסיקו, או המשך בעמוד הבא



אנו שמחים להודיע לציבור הקצינים, כי ניתן לרכוש בחנויותינו מוצרים לצריכה אישית, ולקבלם באניה.

בין המוצרים שניתן לרכוש - תכשירים לרצחה ולגילוח, פרפורמריה, ביגוד והנעלה, וכן - משקאות וסיגריות, הכל בכמויות המותרות ע"י שלטונות המכס.

לרשותכם מבחר עשיר וצוות מיומן בחנויותינו בחיפה ובאשדוד.

ספקים לאניות ולסגל דיפלומטי, שיווק סחורות פטורות ממכס, יבוא, סוכנויות.

שד' פליים 7-9, ת.ד. 1312, חיפה, 31012, טל' 04-652111 מברקים: לים חיפה, טלקס בינ"ל: 46688

סניפים: ירושלים, תל-אביב, אשדוד, אילת

תפקידו העיקרי של האיגוד בתקופה זו

לפשוטרגל, והם משגשים עד עצם היום הזה.

הסיבות למשבר הספנות, הכמעט כללי-עולמי, נובעות בעיקרן מהעליה הפנומנלית במחירי הדלק והריבית וכחוצאה - קשיים ומשכרים בכלכלות של העולם המערבי, חוסר עבודה, האטת הכלכלה, מיתון וכיו"ב, אשר הורידו את הצריכה.

מנהלי חברות, שתפקידם על-פי חוק הוא לדאוג לאינטרסים של בעלי המניות (וכלל

עם המשבר שפקד את חברות הספנות בעולם בכלל ואת חברת "צים" בשמונה השנים האחרונות בפרט, חייבים אנו להתיישב "ולעשות חושבים", כאשר אנו מתקשים להגדיר את הבעיות שבפנינו.

אסור לנו, בשום פנים ואופן, ללחום את המלחמה הקודמת (בלשון אנשי הצבא); אנו חייבים להעריך, ללחום ולהצליח במלחמה הבאה.

כדי לעשות זאת בצורה נכונה, יש להכין הערכת מצב אשר תגדיר ותנתח את הגורמים שהביאו אותנו (תעשיית הספנות על כל מרכיביה) למצב החמור שבו אנו נתונים היום. לאחר שנעשה זאת, נוכל להגדיר לעצמנו את המטרות החדשות והדרכים להשגתן. רק אחרי-כן נוכל להחליט מי הם האנשים היכולים להוביל ציבור זה להשגת מטרותיו בתנאים החדשים השוררים היום ובעתיד הנראה לעין.

מה קרה בספנות בעולם?

זה יותר מ-15 שנים הולכת ומשתנה המערכת התובלתית בעולם. הספנות תמיד היתה תעשייה שמרנית מאוד והמהפך, לכן, היה איטי; אך המגמה, לאלו שהיו נכונים לראות ולהשתנות, היתה ברורה ועקבית.

הלקוחות התרגלו להוביל הסחורות מדלת אל דלת ולא מרציף לרציף. שיטה זו הולידה מתחרים לחברות הספנות, אשר לא נערכו בהתאם. מתחרים אלו הינם משגרים (בלעז Name Vessel Operator - NVOCC) אשר ללא שום השקעה (בהשוואה לבעלי אניות), מאחדים מטענים, שוכרים מכולות ומקום באניה, במחירים מועדפים בדרך-כלל, ומתחרים בבעלי אניות, בפרט על מטענים בעל-ירווח.

היו חברות זרות אשר קראו נכונה את הכתובת ונערכו בהתאם לתח ללקוח את אשר הוא רוצה והמשיכו להרוויח מכל קטעי ההובלה; כך שכאשר הקטע הימי היה בלתי-רווחי, בגלל סיבות כללי-עולמיות שונות, הם לא נאלצו

ושבו לדעתנו, מן הראוי לשקול את העניין מחדש, ובפרט לאור שתי העובדות המצטברות שהזכרנו, ולחייב את משרד התחבורה להעסיק בבית-הדין המשמעתי לימאים תובע בלתי תלוי בהנהלת משרד התחבורה (אולי אפילו מפרקליטות המדינה), ובוודאי שלא על בסיס קבלני.

בכבוד רב,

ארו עברי

האיגוד הארצי לקציני-ים.

התובע על בסיס קבלני נעשה בגלל קיצוץ בתקציב של משרד התחבורה וכמו כן נעשה בתיאום עם משרד היועץ המשפטי לממשלה.

לדעתנו, עם כל הנחיצות בקיצוץ בתקציב, ספק רב הוא באם החסכון שמושג ע"י העסקת תובע על בסיס קבלני במקום תובע העובד במשרה קבועה או אולי בחצי משרה, אך כעובד קבוע, (וכדאי לבדוק לעומק באם בכלל יש בכך מן החסכון) אמנם חשוב עד כדי כך שיסכנו בגללו את אמינותו של בית-הדין בעיני הימאים.

אפילו יעבירו אותו מתפקידו (זכות השמורה להם על פי החוק).

השליטה הרבה שיש לפיכך לתובע על גורלו של הימאי מדאיגה אותנו, ובפרט לאור שתי העובדות המצטברות שהזכרנו:

א. היותו של התובע (בפועל) הגורם הדומיננטי השולט למעשה על עבודתו האדמיניסטרטיבית של בית-הדין.

ב. היותו של התובע עובד על בסיס קבלני, אשר מצד אחד הכנסתו השוטפת תלויה בכמות התביעות שהוא מגיש לבית-הדין, ומצד שני זכותו של המעסיק (מינהל הספנות) לבטל את ההסכם איתו בכל רגע שהמעסיק ימצא לנכון. לדוגמא, באם התובע יחליט להגיש תביעה שהיא לא לרצונו של המעסיק - או לחליפין, שלא להגיש תביעה, כאשר המעסיק מעוניין בהגשתה.

בתקופה הראשונה לפעילותו של התובע "הקבלן" לא חשנו בהבדל בתפקודו של בית הדין.

בית-הדין נוהל ע"י אב בית-דין קבוע אשר קל היה להגיע אליו (מקום מושבו היה בחיפה) וכל ימאי, קצין ים או קברניט שחש כי נפגעו זכויותיו ע"י הממסד (קרי: מינהל הספנות) יכול היה לתבוע את הצדק ע"י פנייה ישירה לאב בית-הדין.

כמובן שבמקרים לא מעטים הרשיע בית-הדין את יורדי הים, אך גם במקרים אלה רווחה ההרגשה בקרב ציבור הימאים והקצינים כי הצדק אמנם נעשה - גם אם לא היה לרוחם של המורשעים.

בשנה האחרונה, ערך משרד התחבורה אירגון מחדש של בית-הדין המשמעתי לימאים.

ברצוננו להדגיש, שאיננו מנסים לפקפק ביושרו, אמינותו, כישוריו או הכשרתו של התובע הנוכחי, אלא, שלדעתנו על הצדק לא רק להיעשות - כי אם גם להיראות.

במיוחד נכון הדבר לגבי בית-דין משמעתי אשר במידה רבה אמור לקבוע (ובעבר אמנם גם קבע) את נורמות המשמעת וההתנהגות בציי הסוחר הישראלי.

ביום עיון בנושא בית-הדין המשמעתי לימאים, שנערך לאחרונה בחיפה, בהשתתפות אבי-בית-הדין (החדש) ומנהל מינהל הספנות, ועוד אישים רבים (ובניהם משפטנים) הקשורים לצי הסוחר, העלינו את הנושא הזה ואת התחושה הלא נוחה השוררת בקרב חברינו בתקופה האחרונה.

נאמר לנו בתשובה כי עניין העסקתו של

גילוי-דעת

המכון להכשרה ימית - חיסולו הוא חיסול ציי הסוחר הישראלי

משרד התחבורה וחברות הספנות הגיעו להחלטה לסגור את המכון להכשרה ימית. מדיניות ממשלת ישראל ומדיניות חברות הספנות בנושא זה אינה מקובלת עלינו. בטענה להוסר תקציב מצד ממשלת ישראל ומחוסר עניין ותקציב מצד חברות הספנות כלפי הספנות הישראליות, הגיעו אלו להחלטה לבטל את גושא התכשרה הימית לימאים-ישראלים.

מדיניות זו הינה מוטעית מיסודה ותגרום לחיסולו של ציי הסוחר הישראלי.

המכון להכשרה ימית הוא המכשיר היחיד להכשרת ימאים וקצינים ישראלים. שלא כיתר המקצועות הנרכשים במדינת ישראל, אשר תמימלה אהראית למימון והמעבידים אינם שותפים לכך, הרי שההכשרה של הימאי הישראלי ממומנת ברובה ע"י חברות הספנות.

אם לדעת ממשלת ישראל וחברות הספנות, ענה הספנות הישראלית הוא זכר שאבד עליו הפתח ולא ניתן להצילו, יש לוותר זאת בפתח מלא. אך לעומת זאת, אם לא כך הדבר, וכפי שטוענים הכל בפומבי יתאושש הענף בעתיד הקרוב ותהיה גאות בספנות חרי שהמדיניות כלפי ההכשרה הימית היא מוטעית ונגזרת כל היגיון.

אם יתחלל המכון להכשרה ימית - הכשרת ימאים בעתיד תגזול שנים רבות וכך תתחלל הספנות הישראלית.

כבר היום קיים מצב, שקצינים צעירים, מוכשרים ובעלי יכולת עבודה רצינית, עוזבים את המקצוע ואת הענף מפאת חשש, חוסר ודאות וחוסר סיכוי להתקדם קידום מקצועי ועליה לדרגות פיקוד.

אם אמנם יגיע המועד לגאות בענף, כפי שצפוי, ואנו לא נקבל הכשרה, לא יהיה עם מי לתפעל את האניות, ואם הכוונה היא לתשתמש בקצונה זרה בטענה שלנו אין ימאים מוכשרים ומקצועיים, על כולם להכין שגישת זו לא תהיה מקובלת עלינו ואנו נילחם בתופעה כזו עד תרמה.

אנו מחיירים את כל הגורמים, אשר להם יד בנושא זה, שלא להסתמך על מדיניות שתביא לחיסולנו, מכיוון שאנו לא נשב בחיבוקי-ימים והדבר יביא לעימותים קשים ולצעדים אשר יערערו את הפעלתו של ציי הסוחר בצורה תקינה.

אנו פונים בזה לממשלת ישראל, לחברות הספנות ולכל הגורמים הנוגעים בדבר והקשורים בספנות, לעשות חשבון-נפש ולהימנע מחיסול ענף כה חשוב בשעה גורלית זו למדינת ישראל. בעת עוד ניתן לשנות את החלטה לסגירת המכון ובמקום זה להפנות את כיוון המחשבה לעתיד הספנות הישראלית, שברור לכולנו מה גדול החשיבות שלה למדינת ישראל ולנו העוסקים במלאכה.

גילוי-דעת זה פורסם ב-10.10.85

מוכירות האיגוד הארצי לקציני-ים



למדינות המסבסדות את מספנותיהן; צמצום שרותים. כל אלו תרמו לחוסר עבודה וצמצום ציים בדגלים לאומיים.

זאת לנו דוגמה חיה, שכאשר הנהלות נכשלות במילוי תפקידיהן (לאודיוקא רק אלו השיגרתיים אלא גם בהערכות לגבי העתיד), העובד מן השורה משלם את המחיר.

בחברת "ציים" המצב היה קשה עוד יותר, מאחר והיא - מסיבות שלא כאן המקום לפרט - היתה ערוכה עוד פחות מהרבה מתחריה, להתמודד מבעוד זמן, גם במצב החדש (הכללי בעולם) וגם עם השינוי העיקרי במערכות התובלה בעולם.

בעשר השנים האחרונות לא נקטה חברת "ציים" (או לא הצליחה לנקוט) שום צעדים ממשיים להתאים עצמה למגמות החדשות. היא עסקה כל העת בהתמודדות עם בעיות יומיומיות. אמת, אין היא החברה היחידה בעולם שנהגה כך; אך אין זה מצדיק את שקרה. ואנו שואלים באן: היכן היו הדירקטורים, אלו המייצגים את ה-40% וה-10% של חברת העובדים? מדוע לא הראו יותר תבונה ועניין לפני שאישור, ברוב המקרים כחומת-גומי, את כל ההצעות שהובאו בפניהם ע"י המנכ"ל? ומדוע לא התעניינו בצעדים ובמהלכים שנעשו שלא בידיעתם, או הובאו לידיעתם בידיעתם? גם הם נכשלו כשלוך חרוץ!

ברור לנו היכן היו נציגיהם של בעלי המניות שייצגו 50% של ההון הפרטי. הם נהנו מהרווחים שהיו מוקנים להם, ללא כל קשר לרווחיות החברה, על-פי חוק החברה לישראל.

ועתה, ללקחים:

בעלות ממשלתית ו/או של חברת העובדים איננה ערובה לשמירת האינטרסים של המשק הלאומי ו/או של ציבור העובדים.

בעלות פרטית, אך עם "הבטחת הכנסה" ממלכתית איננה ערובה לניהול דינאמי ועירני כי במקרה שלנו, שמירת האינטרס של בעלי המניות לא הצריך דינאמיות ועירנות. האינטרס היה מובטח בחוק.

אנו מסיקים, שבמקרה שלנו, כאשר אין לצפות שבעלי המניות, מעצם טבעם, ישמרו על המשך קיום המפעל, הרי העובדים הם היחידים שהאינטרס הראשוני שלהם הוא המשך קיום המפעל (האניות בדגל לאומי).

לחברה אולי נוח יותר לטעון, שצוות ישראלי הוא יקר; לכן התבטא שר התחבורה - בהרצאתו במלון שולמית לפני חברי המכון לחקר הספנות - שעל כל אנה

ישראלית, חייבת החברה להעסיק שתיים זרות כדי להתקיים. אנו לא מקבלים טיעון זה.

איגודי הימאים חייבים ליהפך לאיגודים אשר מטפלים לא רק בבעיות השעה, אלא - בהעדר יוזמה של החברות - ליזום צעדים המבטיחים המשך קיום הענף בדגל לאומי, דבר שבדרך-כלל הוא מתפקידם של שר התחבורה ובעלי האניות.

האיגודים חייבים להפסיק להילחם על "זכויות העבר", עליהם להילחם על אפשרות הקיום בכבוד בעתיד.

האיגודים, בניגוד לפקידים למיניהם, תלויים לקיומם בקיום ספנות בדגל לאומי.

לכן, ובפרט לנוכח כשלונם של הממונים הטבעיים לנושא, על האיגודים לעורר את דעת הקהל, את הפקידות הממונה, את הנהלות החברות ואת השרים, וליזום צעדים להמשך קיום ענף הספנות בדגל וימאי ישראלי.

רק אנשים, אשר לדעתכם, בנויים ויכולים להתמודד עם הבעיות שפורטו לעיל, אנשים המסוגלים לחשוב, המסוגלים לגשר על הפערים, המסוגלים להצליח ביחסי-ציבור והמסוגלים לקבל החלטות קשות אך חיוניות לגבי העתיד, רק הם ראויים לעמוד בראשות האיגודים. רק איתם נוכל, אולי, להציל את עתיד הספנות בדגל לאומי.

ר/ח ישעיהו גרומן (שייקה).

מהרהוריו של חבר מועצה

מאת: ר/ח מרדכי (מייק) דרוקר
חבר מועצת חטיבת ר/ח רמ"ר

במשך שלוש השנים האחרונות בהן כיהנתי כחבר מועצת חטיבת ר/ח רמ"ר באיגוד, ובפרט בתקופה בה התנדבתי בחופשותי לערוך את בטאון האיגוד, השתנתה לגמרי גישתי בכל הנוגע לצורך במעורבות של כל רבי-חובל או מכונאי ראשי ישראלי בענייני האיגוד.

עד לתקופה שלפני הבחירות למועצת האיגוד הקודמת (הרביעית), הייתי מנותק לגמרי מענייני האיגוד, ולמען האמת, גם לא התעניינתי בכך ביותר.

תמיד, בכל הקריירה שלי בים, גם כקצין וגם כרבי-חובל, ידעתי שהחברה (אין זה משנה באיזו חברה עבדתי) מעוניינת בשירותי מפני שאני מביא להם רווחים, וסמכת על ההנהלה, שתשלם לי את המגיע לי ושתתייחס אלי בהתאם.

רק בשנים האחרונות נוכחתי לדעת, שלחברות הספנות (או ליתר דיוק, למנהליהן) יש לפעמים אינטרסים העומדים בסתירה לאינטרסים המוצהרים שלהם.

מטעמים מובנים, איני רוצה להרחיב את הדיבור בנושא זה, אבל די אם אציין, לדוגמה, כי ככל שהוצאות התיקונים במבדוק גדולות יותר - כן גדול יותר הסכום (באחוזים) הנבטר במעטפה סגורה למזמיני התיקונים.

ברור, לפיכך, שרבי-חובל או מכונאי ראשי, אשר דואג במשך כל השנה לאחזקה תקינה של האניה וחוסך בכך סכומים אדירים לחברת הספנות בעת העלייה על מבדוק, עלול להיות בלתי-רצוי בעיני ה"בוסיס" -

בניגוד למה שנראה ממבט ראשון. בשעתו, כאשר ר/ח אפרים מרקוביץ, חברי מזה למעלה מעשרים שנה, הציע לי "לרוץ" יחד איתו לבחירות למועצת האיגוד הרביעית, לא נראה לי שיש בכך טעם. ראשית, לא האמנתי שאמנם אבחר למועצה ושנית, לא ראיתי במה אוכל להועיל אם אבחר.

כיום, לאחר שלוש שנים שבהן יכולתי לעקוב מקרוב אחר עבודת המזכירים, אני שמח על שנבחרתי בשעתו, וברור לי, כי התמיכה שנתתי במועצה לשני המזכירים, אפרים מרקוביץ וארו עברי, עזרה לחברי איגוד רבים - וביניהם רבים מחברי האישיים - לשמור על מקומות עבודתם ועל רמת הכנסה ותנאי עבודה מינימליים, ההולמים רבי-חובלים ומכונאים ראשיים, במדינה שאינה נימנית עם העולם השלישי.

כשנזרמן לי לקחת חלק, יחד עם המזכירים, במשאומתן עם מעסיקים וכן בישיבות מועצת האיגוד, נוכחתי לדעת עד כמה מורכבת ומסובכת עבודתו של מזכיר חטיבת ר/ח רמ"ר באיגוד שלנו ועד כמה חשוב, שמצד אחד יהיה נאמן ללא גבול לאינטרסים של חברי החטיבה ומצד שני ידע "לרוץ בין הטיפות" במגעים עם חברות הספנות, ההסתדרות ומשרדי הממשלה השונים.

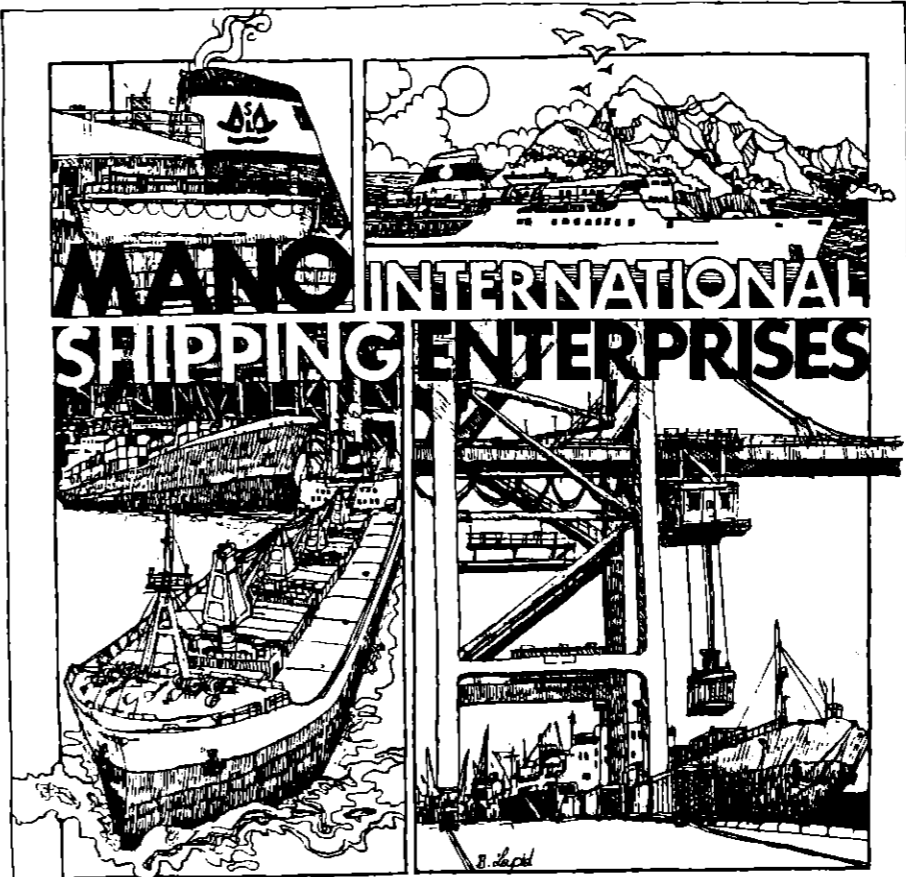
למען האמת, כאשר הוצע לי לפני כשנתי להחליף למשך שישה חודשים את מזכיר החטיבה (אפרים מרקוביץ) סירבתי - ובני הכרחתי אותו למעשה להמשיך בתפקידו כי לא האמנתי שבתקופה קשה וקריטית אוכל למלא את התפקיד הקשה הזה באותה מידה של הצלחה.

מנסיוני האישי אני קורא לכל חברי החטיבה למעורבות גדולה יותר בנעשה באיגוד, כי בלי איגוד חזק ונאמן עלול כ אחד מאיתנו למצוא פתאום את עצמו ברחוב.

הפיליפינים, הקוריאנים, היוגוסלבים וכ שאר ה"קליינטים" המוכרים לנו - עומדי בפתח, וחברות הספנות "הציוניות" שלנו יתנו להם בשמחה את ה"ג'ובים" שלנו. גג משרד התחבורה לא יביא לנו ישועה גדולה, לפי מה שראיתי במשך 3 שנים.

אני סבור שכל חבר חטיבה, המאמין שהוא יכול לתרום למאבק, חייב להציג את מועמדותו לבחירות למועצת האיגוד החמישית. אני עצמי כהחלט אינני זקוק שוב לעידוד בנושא זה.

היום, יותר מבעבר, תקוותי היא שאמנם אבחר מחדש למועצת החטיבה, כדי שאוכל לתמוך שוב בשני המזכירים אשר הוכיחו לי כי הם עובדים בתיאום עמדות מושלם ומנצלים באופן מירבי את נסיונם בתפקיד - כל אחד בתחומו שלו.



35 שנות שרות ואמינות

כעלת מוניטין בעולם הספנות הישראלית ואוניות החברה טעות וסחרות ברחבי תבל מיטב חברות התעשייתיות והכלכליות מעדיפות לעשות עסקים עם אנשי מנו באמצעות 4 הזרועות המכשעות של החברה אשר הן:

- מנו נתיבי ים - חבירות בע"מ
- מנו נתיבי ים - סוכנויות בע"מ
- מנו סחר והשקעות בע"מ
- מנו קוי נוסעים בע"מ

כאשר אתה, בגמר עסקה, לוחץ ידו של נציג מנו אתה יודע שהנציג השני יעשה עד מעבר ליכולתו כדי שעסקתך תתבצע באופן המוצלח ביותר. כך היה לפני 35 שנה, כך היום ובעתיד. הצוות המוביל את החברה הפכה

מנו ספנות בינלאומית

לקראת הבחירות לוועידת האיגוד

שבענף חלוצי זה לעומת ההפסדים הקשים שבחיסולו הבלתי-מתוכנן (מבחינתם) של ענף הספנות הישראלי.

אנו ציבור קטן שמעולם לא היווה גורם אלקטורלי בפוליטיקה ההסתדרותית ורק הנאמנות לעניינינו הציפה ספינתנו בים גועש של ניגודי אינטרסים. התהליך הדמוקרטי של בחירת נציגים למועצות החטיבות באיגוד צריך לשקף לדעתי את בחירתם של אותם אנשים שבדעתנו לעמוד לימינם בשעת מבחן. לאור המצב הקיים אין מקום לגימוגומים והתחכמויות מלומדות ועל כל מועמד להביע דעתו בצורה ברורה. אנו כאמור ציבור קטן המכירים איש את רעהו ועם ניסיון רב של בחירת נציגים שעשו בעיקר לביתם ולכן חשוב שדווקא כעת יש לתת אמון באנשים שרוצים ומסוגלים לעמוד במבחנים שעוד נכוננו לנו.

אני מאמין, שיש בינינו אנשים מסוגלים להיות נציגים נאמנים של ציבור הקצינים ונאחל לעצמנו, שנשכיל לבחור בצורה נכונה לטובת כולנו.

שלמה אלימור

הרבה נכתב ודובר על ההצדקה של קיום ספנות ישראלית, ומנסיוני למדתי, שרק אנו הימאים מעוניינים לקיים ענף זה ללא תנאי. לגבי מרביתנו עבודתנו מהווה גם דרך-חיים, ולשם כך אנו מוכנים למאמצים של יעול וחסכון יותר מאחרים, שהסתם המקצועית קלה משלנו.

מהניסיון עלינו ללמוד, שהברירה האכזרית שעמדה לפני ארגוני עובדים, להיות שותפים לפיטורים נרחבים של חבריהם, לא היתה לגביהם מבחינת "להקריב מעטים ולהציל רבים".

יש להעריך נכונה את הנחיצות האובייקטיבית של ספנות ישראלית וסיכוייה הכלכליים בלי להיות מושפעת יתר על המידה מסיסמאות הרווחות ברחוב הספנותי. על קברניטי הכלכלה להבין, שגם להם יש הרבה להפסיד ובשימוש ב"מאזן אימה" במאבקים על קיומו של הענף, אין אפשרות חדיסטרית. יתכן שעובדים, שעבודתם היא גם דרך-חיים, יגיבו בצורה שונה מהעובדים שכבר שילמו את מחיר הנאיביות. על קובעי המדיניות לקחת בחשבון את הסיכוי והתועלת

איגוד קציני הים חורג מהנורמות המקובלות לגבי מרבית אירגוני העובדים במדינת ישראל.

מעט אירגוני עובדים מטילים על מספר פונקציונרים אחרות ביצוע כה רבה, בהתחשב בקשיי התקשורת עם הציבור המיוזג. ענף הספנות מהווה תחום זר שגם אינו עולה בקנה אחד עם שיטות הפעילות של ההסתדרות כאירגון גג יציג, דבר היוצר בעיות לגליסטיות לא מעטות. מאז הקמתו של איגוד קציני הים היה על נבחריו להתמודד עם המעסיקים ועם ההסתדרות על נושאים שאינם קשורים ישירות ליחסיהם. כוחו של איגוד כשלנו נובע מנחישות חבריו לעמוד מאחורי הנבחרים בצורה החלטית, כאשר תמיכת ההסתדרות אינה מובטחת - לא תמיד משיקולי אחריות רחבה.

בזמן האחרון בולט במיוחד חוסר הפרופורציה בין המחיר שציבור העובדים משלם לעומת שכבת מנהלים שאחריותם קרדינלית להתדרדרותם הכלכלית של מפעליהם. נראה, שמזכיר ההסתדרות מודע לאפקט ההרסני של תופעה זאת ופועל כמיטב יכולתו למנוע פרטים ממנהלים כושלים בחברת העובדים, בהתחשב במחיר היקר שתידרש ההסתדרות לשלם כאיגוד מקצועי הקשור ישירות למערכת כלכלית גדולה ומסועפת. הסברים על משברים כללי-עולמיים ועל מדיניות ממשלתית ומוניטרית שלילית לא יפיוסו דעתם של עשרות אלפי עובדים שיפסידו את מקור פרנסתם. במדינת ישראל, בה קיימת השפעת גומלין בין המשק הציבורי ליוזמה הפרטית - גם במקרה זה אחריותם של מנהלים אינה רלוונטית, אם ניתן להעמיס את ההפסדים על קופת הציבור, כאשר גורל העובדים משמש קלף מיקוח אפקטיבי למדי. כאשר אלו כללי המשחק, קשה לשפוט מפעל או ענף לפי קנה-מידה הנהוג בכלכלה קפיטליסטית שלא נמצא שלמדינת ישראל, על כל מערכותיה, ישנה הצדקה אידיאליסטית בלבד.



מאת מ/ר ארז עברי

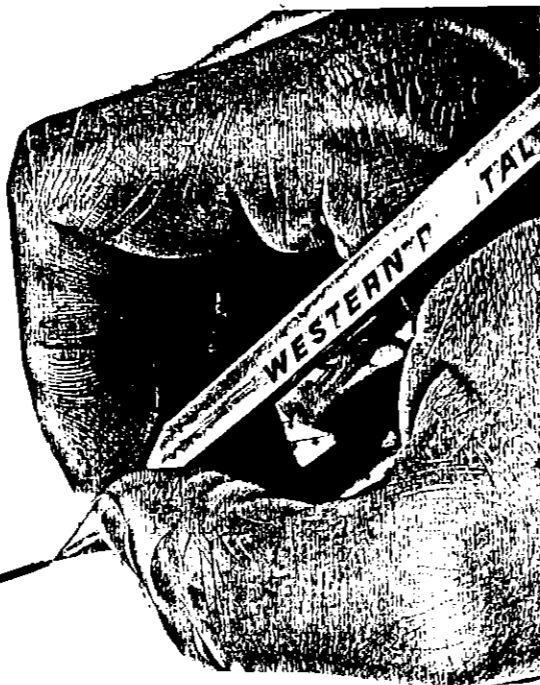
1. מה היו מטרותי כאשר החלטתי להגיש מועמדותי לבחירות 1983.
2. מה הצלחנו להשיג בקדנציה הנוכחית.
3. מה עדיין לא הצלחנו להשיג.
4. מה אני מצפה להשיג אם אבחר לקדנציה שניה.
5. תגובותי לטענות שהושמעו נגד המזכירות הנוכחית.

כאשר פנה אלי בשעתו מזכיר החטיבה, ר/ח אפרים מרקוביץ, ושאל אותי בקשר לנכונותי להגיש את מועמדותי לבחירות למועצת האיגוד (1983), התלבטתי בטרם נתתי את תשובתי. כזכור (למי שזוכר), תקופה קצרה לפניכן זכיתי במכרז למשרת מנהל התפעול ב"צים-בדק", שעליה התמודדו מספר מכונאים ראשיים בחברה.

היה ברור לי, שאם אציג את מועמדותי לבחירות למועצת האיגוד, אני מוֹתְחִיב מבחינה מוסרית לוותר על ה"כסא" הקבוע בחוף, גם אם לא אבחר.

אודה ולא אבוש, כי ההחלטה לא היתה קלה עבורי, אך לאחר כמה ימים של התלבטות החלטתי, כי עתידי האישי במסגרת הספנות הישראלית ובחברת "צים", תלוי ממילא בהמשך התפתחותה

חשבון נפש של מפסיק הטיגור זקנות תום הקדנציה



של החברה כחברת אניות ישראלית, כאשר אני רואה את עצמי בראש ובראשונה כמכונאי-אניות ראשי, ואילו משרה בחוף היא לגבי, לכל היותר, עיסוק זמני ולימוד צד נוסף של הספנות.

מתוך היכרות מוקדמת ושיחות ממושכות עם חברי ר/ח אפרים מרקוביץ, התרשמתי, כי אנו רואים עין בעין את צרכי הספנות, וכמורכן בוכחתי, כי גם את הצרכים הספציפיים של רבייה-חובלים והמכונאים הראשיים של החברה ("צים") אוכל להבין ביתר קלות בעקבות שנות עבודתי הממושכת כעובד קבוע של "צים".

ואמנם, לדעתי, השילוב של נסיונו של שותפי (ר/ח מרקוביץ) באניות של "החברות הקטנות" ונסיוני שלי באניות "צים", הוכיח את עצמו בכך שהשלמנו זה את זה מבחינה זו.

המטרות שהצבתי לעצמי בראשית כהונתי כמזכיר בחטיבה היו:

- א. לשפר באופן כללי את מעמדנו כמכונאים ראשיים וכרבייה-חובלים.
- ב. לשמור, ככל האפשר, על מספר מירבי של מקומות עבודה לחברי החטיבה וכן לשמור, ככל האפשר, על רמת-ההכנסה.
- ג. לעשות את המירב להפעלתה של "קרן הפנסיה המוקדמת" או, אם יסתבר כי הדבר אינו בגדר האפשר, לדאוג לכך, שהכספים שנוכו יוחזרו לחברים.

ד. שיפור היחסים בין שתי החטיבות המהוות את האיגוד שלנו, כלומר חטיבת הקצינים והחטיבה שלנו (שהיו אז במצב רעוע למדי), וכן הקשר בין החברים הפעילים לבין החברים כשלוחות בחוף (נתבים, מפקחים וכו').

כאשר אני עושה את חשבון הנפש שלי, נראה לי, כי במידה רבה אמנם יושמו המטרות שהצבנו לעצמנו, אם כי עדיין נשארה מלאכה רבה.

ברצוני להזכיר לחברים, כי בנושך שלוש השנים האחרונות עברה על הספנות בעולם כולו, וגם על הספנות הישראלית, תקופה קשה שכמוה לא ידענו מעולם.

אני גאה בעובדה, כי למרות זאת ולמרות העדר מוחלט של שיתוף-פעולה מטעם הממשלה והמוסדות המוסמכים של המדינה, הצלחנו לשמור על רמת-תעסוקה לחברי החטיבה כפי שלא הצליח אף סקטור אחר במשק הישראלי. אפילו חברנו רבייה-חובלים, אשר מספרם גדל מאוד ביחס למספר האניות שהלך והצטמק, גם בהם אין אף מובטל אחד.

לדעתי, אלמלא עמדתנו הנחרצת והבלתי-מתפשרת בעניין דגלי-נוחות וצוותי-נוחות, היה מספר האניות הישראליות כיום קטן בהרבה ממספרו הנוכחי למרות המאמץ הבלתי-נלאה של חברות הספנות לפטר רבייה-חובלים ומכונאים ראשיים בכל תואנה שהיא, הצלחנו עד היום למנוע

צי הצללים הישראלי

מאת יגאל מאור

דבר "הזיקה הכנה" למדינת ישראל הפכה את יוצרותיה והפכה ל"זיקה כנה" לבצע הכסף ועקרונות בלתי-ברורים אחרים.

חברות הספנות אף הגדילו עשות והחלו בהפצת התירוץ הנדוש בדבר היוקר המשמעותי בהפעלת אניה בצוות ישראלי - תירוץ אשר הופרך פעמים מספר ואף ע"י



"צי הצללים" היווה את ראשיתה של הספנות הישראלית בתיזמנו - ספנות הנכחדת ונרמסת כיום בכל דרך אפשרית. כגיידול ממאיר בגוף הספנות הישראלית הלאומית צומח לו אט אט "צי צללים" מודרני אשר אינו עוד בסיס כי אם תחילת סופה של הספנות הישראלית.

עשרות אניות ישראליות לכאורה וברישום ישראלי מפליגות בימים כשצוות זר מפעיל אותן - חלקן ידועות יותר וחלקן פחות. אך העובדה קיימת וצי זה אינו מגלה מגמה של צמצום אלא אף להיפך.

כבר לפני שנים רבות הצטרפה מדינת ישראל כצד לאמנה בינלאומית אשר הגדירה מספר עקרונות בנושא הדגל הלאומי. נאמר באמנה, כי בין האניות הרשומות במדינה מסויימת לבין המדינה עצמה חייבת להיות "זיקה כנה" שבין היתר תתבטא בפיקוח, בצוות ובדגל לאומי. האמנה גם הסבירה את הצורך באותה זיקה וזאת בכדי לכפות את השיפוט ושליטת המדינה הלאומית בעניינים השונים הקשורים באניה.

רוח זאת הנחתה את האנשים אשר הכינו את חוק הספנות - ימאים. אך מצב כוחה האדם הישראלי, שלא היה בו די בכדי לצוות את הצי הישראלי דאז, הניע אותם ליצור מספר פרצות בחוק, אשר איפשרו העסקת ימאים זרים באניות ישראליות החייבות ברישום לאומי. ההנחה דאז היתה, שהיתרים אלו להעסקת זרים יינתנו בצורה מצומצמת ורק כאשר תהיה זאת האפשרות האחרונה בכדי לצוות אניה ישראלית שלא נמצאו לה ימאים ישראלים די הצורך.

עם חלוף השנים שינתה מדינת ישראל את עקרונותיה החברתיים והכלכליים וכן גם שינתה מגמת החוק את כיוונה, בהנחיית מפעיליו. בנימוקים מפוקפקים והסברים קלושים של בטחון לאומי הורדו אנשי צוות ישראלים מאניות אשר המשיכו להפליג באותם הקווים כמקודם אך בצוות זר. המחשבה אשר הנחתה את יוצרי החוק

החברה, ברצוני להצהיר, שהופתעתי לראות, עד כמה הספיק חברי אפרים מרקוביץ להיכנס לעומק פרטי הפרטים של הבעיות הקיימות בחברת "צים", במשך תקופת כהונתו כמוזכיר איגוד.

אני יכול לומר בביטחון, שכאיש "צים" ארגיש בטוח יותר כאשר מייצג אותי ר/ח אפרים מרקוביץ, מאשר אם ייצגו אותי אותם חברים, אנשי "צים", אשר מעלים נגדו את הטענות שאיננו איש "צים". אני קורא בזאת לכל חברי החטיבה מאנשי "צים", אשר מרגישים או חושבים, שקופחו וזכויותיהם בגלל שאחד משני מוזכירי החטיבה איננו איש "צים", לבוא ולומר את דברם. אני מבטיח בזאת, שאם אומנם קיים חבר כזה (כוונתי כמוכן לטענות אמיתיות, ולא להשמעות של תקופת בחירות), אפרסם את טענותיו בכל אמצעי הפרסום שעומדים לרשותי.

קשה לי יותר להתעלם מטענות ששמעתי - שקשה למצוא אותנו. אוכל לומר רק זאת, להבדיל אולי מהתדמית של אנשי ועדים ומוזכירי איגודים בישראל, אנו מוזכירי איגוד קציניהים, מקדישים שעות רבות לפגישות עם גורמים שונים ולנסיעות רבות לצורך פגישות אלו. כן אנו נמצאים בדיונים ממושכים בבתי-משפט ובבוררות (אנו ממעטים לבזבז את כספי האיגוד על עורכי-דין ומעדיפים לייצג את עצמנו - ובדרך-כלל בהצלחה רבה). יחד עם זאת, ידוע לי, שעד היום, ללא יוצא מהכלל, כל מי שנזקק לנו הצליח להתקשר אלינו, אם למשרד ואם הביתה, ומעולם לא נפגעו חברים בגלל העדר טיפול מצידנו, בטענה של חוסר זמן.

כעת, לאחר שערכתי את חשבון הנפש שלי (כמוזכיר החטיבה) בפומבי אני מודיע בזאת, שבכוונתי להתמודד מחדש על כהונת המוזכיר, ולהציע את מועמדותי לבחירות למועצת האיגוד החמישית. אני מרגיש, שלמרות שלא השלמתי את כל מה שחשבתי שאוכל להשלים, כאשר נבחרתי בפעם הראשונה, עדיין יש בכוחי לתרום רבות לקידום העניין המשותף לכולנו, וכי במסגרת המציאות שבה פעלנו בשלוש השנים האחרונות השגנו כמעט את המירב שהיה ניתן בכלל להשיג. אם לא אבחר, אאחל הצלחה רבה למוזכירים החדשים, ואהיה מוכן לתרום להם מנסיוני כל אימת שירצו בכך.

בברכת חברים, ארז עברי.

שיש בידי תעודות-סימכות מתאימות). כמובן, אנו שואפים לכך, שגם חברי החטיבה משלוחות החוף יוכלו להפליג מדי פעם, בלי שיתפסו את מקומם ואת פרנסתם של החברים הפעילים. לשם כך דרוש, כמובן, אניות נוספות בצי הסוחר ואומנם חלק רב מאוד מזמננו אנו מקדישים למלחמה באניות השטות תחת דגלי-נוחות, וללחוף על מובילים ישראלים שיובילו את מטעניהם באניות, שלפחות הפיקוד והקצונה שלהם הם ישראליים.

לשמחתי, התחלנו בימים אלו לראות כמה נקודות-אור באפלה, כשהתבשרנו על כניסתן של כמה אניות נוספות לשרותה של חברת ה"אחים עופר" במקום אניות זרות, שעבדו עד עתה עבור "נגביסטאר". קרוב לוודאי, שסוף-סוף תוגשם גם תקוותנו לראות את אניות הקירור העובדות למען "אגרסקו" מתופעלות תחת פיקוד ישראלי. אנו מקווים מאוד, שגם חברת "צים" תלך בעקבות ה"אחים עופר" ותתחיל להוסיף אניות ישראליות (או לפחות בפיקוד וקצונה ישראליים) לשרותיה.

לסיום נאמר זה אגב על האשמות שנשמעו כלפינו (מוזכירי החטיבה) בתקופת הקדנציה הנוכחית.

א. הפלגות מוזכירים: ראשית, ברצוני להתייחס לשקרים ולהגזמות, לפיהם אנו מפליגים זמן רב בשנה.

לגבי הממוצע של כחודש-יחצי-חודשים הפלגות בשנה, שכל אחד מאיתנו מקפיד לערוך, לצערי אין תקופה זו מספיקה אפילו כפי שהייתי רוצה כדי שהמוזכיר ישמור על קשר אמיתי עם המקצוע ועם הבעיות של החברים שאותם הוא מייצג. אני אישית, כאשר אפרוש מכהונת מוזכיר ואחזור להפליג, ארצה להיות מיוצג ע"י אישים אמיתי ולא ע"י מוזכיר-פוליטיקאי נוסח חיים צוקר ועוד כמה שאיני רוצה לנקוב בשמם, אך כולנו יודעים כיצד החליפו צדדים לאחר שכיהנו כמוזכירי איגוד.

ב. מגוחכת בעיני גם הטענה, שאנשי "צים" לא היו מיוצגים, כביכול במשך הקדנציה זו. הרי ידוע לכל, כי אני אישית, משחר ילדותי חונכתי וגדלתי על ברכי "צים". כאשר לשותפי ר/ח אפרים מרקוביץ, רבים מחברי החטיבה העובדים ב"צים", חייבים לו באופן ישיר את מקום עבודתם (כלומר את העובדה שלא פוטרנו ע"י ההנהלה). לכל אותם חברים אשר למזלם לא עמדו באופן ישיר בפני בעיה עם הנהלת

פיטורין של חברי חטיבה ללא יוצא מן הכלל. לא רק שהצלחנו לשמור באופן מלא על מקומות העבודה של כל החברים, אלא גם השכר שלנו נשמר בצורה טובה יותר משכרם של רוב שאר הסקטורים האחרים במשק הישראלי. תוספת-הים-בדולרים שלנו לא נפגעה, למרות מאמצי החברות להורדת הסכום. השכר הישראלי עלה בהסכם העבודה של שנת 1984/5 ב-5% במונחים דולריים ונשמר יחסית טוב יותר משאר המשק גם לשנת 1985/6.

כעת אגע בנושא הכאוב לכולנו וגם לי, "קרן הפנסיה המוקדמת". במשך 12 שנים, בין השנים 1971-1983, הצטברו בקרן זו כספים, כאשר למעשה נעשה מעט מאוד כדי להפעיל את תוכנית הפנסיה המוקדמת. התנופה שבה ניגשנו (מוזכירי חטיבת ר/ח ו-ר/מ) לטפל בנושא זה, גרמה לנו בשעתו לעמוד לבדנו מול עמדה עויינת של כל שאר השותפים לקרן, כולל ההסתדרות הכללית וכולל המוזכירים הקודמים של חטיבת הקצינים. כל אלו דגלו במדיניות של "אל תרגיזו את הפריץ" והעדיפו להימנע ממעשים. למרות זאת אנחנו הלכנו ביוזמתנו לבג"ץ, ואם כי העתירה נדחתה, הרי שעצם הגשתה העלתה מחדש את קרן הפנסיה המוקדמת כנושא דחוף, שאי-אפשר להתעלם ממנו, אצל כל הנוגעים בדבר.

לשמחחנו, כאשר נבחרו מוזכירים חדשים בחטיבת הקצינים, הגענו תוך זמן קצר למצב של שיתוף-פעולה מושלם בין שתי החטיבות בכל התחומים, וגם בנושא "קרן הפנסיה המוקדמת", אנו פועלים בצורה מלוכדת (הכוונה לשתי חטיבות האיגוד) לשם שימוש בכספי "קרן הפנסיה המוקדמת" בצורה הטובה ביותר לרווחתם של חברי האיגוד. אם זאת, לצערי עלי להודות, כי המאבק שלנו הוא קשה ביותר בגלל שגופים מסויימים לוטשים עין אל הכספים של חברינו, שנצטברו ומצטברים ב"קרן", לתועלתם שלהם. אני מעדיף שלא לפרט יותר בנושא זה.

מלבד נושא "קרן הפנסיה המוקדמת", שאותו עדיין לא הצלחנו לפתור, ישנם כמה תחומים נוספים, שגם לגביהם עדיין המלאכה רבה.

מקומות עבודה לחברים: אם כי הצלחנו לשמור על מקורות פרנסתם של כל חברי החטיבה, אין הדבר נראה לי מספיק. השאיפה היא לחזור למצב שבו יוכל חבר חטיבה להפליג במשך השנה כמה זמן שהוא ירצה (ולא רק את מספר החודשים שמוכנה היום החברה להקציב לו). וכן שאפשר יהיה לקדם לחטיבתנו את המוכשרים מבין הקצינים (בתנאי, כמוכן,

מזן העתונות

תביעה לפיטורי מאות ב"צים"; קציני הים הכריזו על סכסוך

הנהלת צי מ: אין שחר לטענת איגוד קציני הים כי נעשה נסיון לפלגו

הנהלת צי מ: היתה אתמול ב"חשדות שח"י את טענותיהם של ראשי איגוד קציני הים, באילו מנכ"ל צי, מתי מורגנשטרן, קדשה נסיון לשלול את האיגוד שלהם על ידי הטלת לחצים על המפקחים הימיים להסתייג את הבריתם באיגוד. שלושם הכריז איגוד קציני הים, כי צפוי סיכסוך עבודה חמור כצי הסוחר הישראלי, על רקע נסיונותיו אלה של מנכ"ל צי, כטענתם. בצי יש 40 מפקחים ימיים ואיגוד הקצינים קיבל החלטה לפיה אם יתקש המנכ"ל לגרום לפרישת המפקחים הימיים מאיגוד הקצינים, כי אז הוא יגיע לעימות עם האיגוד. דובר צי, אליהו שרגאי, מסר אתמול למעריבי" בשם מנכ"ל צי, כי אין כל שחר לטענה זו של האיגוד. אגודתם לא מתערבים בשיוך הארגוני של העובדים ואמרו מפורשות למפקחים הימיים, שהם רשאים להשתייך לכל ארגון שהם מוצאים לנכון. יש לנו, אמנם, נושאים שנויים במחלוקת, אך אין לנו כל קשר לשיוך הארגוני."

דוד זורר "מעריב" 14.86

צפוי סיכסוך חריף בין איגוד קציני הים לצי

הסוחר הישראלי אתמול החל איגוד קציני הים גם לתת סיוע לסיכסוך עבודה שפרץ כצי הסוחר הגרמני. ראשי איגוד הימאים נגד ניה פנו לאיגוד בישראל וביקשו את סיועו באכיפת שכי שהוכרזה כצי הסוחר בגרמניה. בקשתם היא, שהאיגוד יסייע לימאים באניות גרמניות לאכוף את השביתה בנמלי ישראל ואמנם, אתמול, כאשר הגיעה אניה גרמנית בשם "אנל קורייר", עלו עליה אנשי איגוד קציני הים והודיעו לאנשי הצוות של האנייה, כי יש להם את מלוא התמיכה של האיגוד והם גם יקבלו כל סיוע, כולל סיוע משפטי, על מנת שיוכיח להשכיח את האנייה בנמל ללא הפרעה.

מאת דוד זורר

שעבר על סכסוך עבודה כצי הסוחר בשל חילוקי דעות עם חברות הספנות על חידוש הסכמי העבודה לשנה זו. לפי טענת האיגוד, ההסכמים הקודמים כוללים סעיף המחייב את חברות הספנות להודיע מדי שנה את חוזה העבודה לקצינייהם על בסיס הצמדת שכרם לדולאר. חברות הספנות מפרשות את הסעיף פירוש שונה. מחר תיערך פגישה בין הצדדים, וכי-28 לחודש תידון המחלוקת בבית-הדין. הקצינים שואפים להגיע למצב, שבו יכריע במחלוקת.

מאת יוסף מיכלסקי, סופר "דבר" תביעה לפיטורים מיידיים של 300 מבין 1,200 עובדי חוף ב"צים" העלה אתמול מנכ"ל החברה מתי מורגנשטרן בפגישה עם חברי מועצת העובדים. הפגישה זומנה כמפתיע לפי בקשת המנכ"ל, והוא טען במהלכה, שאין מנוס מפיתורים אלה במסגרת המשך ההתייעלות בחברה. מורגנשטרן טען, שהחברה צריכה להוכיח את המשך התייעלותה, מה עוד שהיא עומדת לבקש מהבנקים לפרוש את חובותיה לתקופה ממושכת. כן טען שהוא יפנה בדרישה דומה לצוותי הים של החברה. יו"ר מועצת העובדים אורי צוקרמן השיב, שהמועצה תדון בתביעת המנכ"ל רק אחרי החגים. יצויין שהדרישה לפטר כמה מאות עובדים "צים" הועלתה לראשונה על-ידי המנכ"ל לפני כשנה וחצי, ואמנם, כשנה האחרונה עזבו את החברה כ-150 עובדים, חלקם לפנסיה מוקדמת. הנהלת "צים" הגיעה לפני כמה חודשים להסכם עם איגוד הימאים הירירוגיים, כדבר צמצום מספר הימאים כאניות, אך איגוד קציני הים רחה עד כה פניות דומות של ההנהלה. סכסוך איגוד קציני הים הכריז בסוף השבוע

מאת דוד זורר

14.86 "דבר"

יש לשער, שהנושאים שהוזכרו לעיל זוכים לפרקים לתשומת-ליבם של הגורמים האחראיים לעתיד הספנות הישראלית, אולם חשיבותם קצרת הטווח וההתעלמות גורמים לכרסום והרס בלתי-פוסקים בצי הלאומי אשר מורגשים זה מכבר בפעילותו.

מן הראוי הוא, שאותם הגורמים - ולא חברות הספנות הן המכתיבות העיקריות כי אם גורמים ממשלתיים למיניהם יבינו שיש לראות את הצי ולתכנן את פעילותו לטווח ארוך יותר מאשר לסופו של השפל הנוכחי ומצב המדינה כיום.

על קברניטי המשק להתחיל לאלתר לתקן את אשר אפשרי עוד לחיקון במקום לטייע לפריחה ושגשוג של "צי הצללים". חבל יהיה להגיע לרגע שבו נזכר כולנו באימרה "אשר נפל ברגע - גם שניים לא יתקנו" והספנות הישראלית תהיה בבחינת נוסטלגיה ותור-לא בשל משחקי יוקרה פוליטיים ואי-הכנה מינימלית של המתחולל בנושא הספנות מסביבם של נבחרים העם.

גורם אחר נעוץ בהתחזקות השפעתו של ארגון אונקטד בנושא הידוק הרסן סביב בעיית דגלי-הנוחות. והטבעת סביב נושא זה הולכת ומתהדקת. לא מעטים הם אנשי הספנות הסבורים, כי ישנה אפשרות שרעיונות אונקטד בנושא יאומצו ע"י מדינות לא מעטות עד כדי יישומם ההדרגתי. רעיון חלוקת ההובלות בסחר שבין שתי מדינות (20-40-40) זוכה לתשומת-לב לא מעטה ואף למידה מסוימת של תמיכה מצד גורמים מעוניינים ולמרות הפגיעה הצפויה ברעיון החופש הימי.

באותו הרגע שרעיון "הלאמת" הצי והסחר הלאומי יתפשט - והדבר אפשרי - כי אז תקצור המגמה ההרסנית של דחיקת הישראלים את פירותיה. על-פני הימים תפלגנה אניות בדגל ישראלי שיצוותו ב"שכירי חרב" - ארחי-פרחי מכל קצוות העולם, שכן ימאים ישראלים לא ייוותרו עוד והסכמים ביליטרליים מחוייבי המציאות יביאו לצורך שבהגדלת הצי בדגל ישראל.

מגמה זאת הינה הרסנית לגבי הימאים הישראלים - מקור תעסוקתם הולך ונשמש תחת רגליהם, וזאת בעידוד גורמים ממשלתיים, אשר בראש מעיינם אמורה היתה להיות העבודה העברית והצורך שבקיום צי לאומי.

איש אינו תמים, זוהי מגמה לאומית ומכוונת בכל ענפי המשק; עגל הזהב הוקם זה מכבר וכל הסובבים אותו סוגדים לו ועושים את רצונו. אך מגמה זאת מפוקפקת, וגם לגבי אלו הסוברים שהיא דווקא חיובית לגביהם.

גם אם בעל האניה הישראלי מרגיע את עצמו בנוגע לרמת בטיחות האניה על-ידי אספקת המינימום הנדרש לצרכים אלו, אחריותו בגין מחדלים ותאונות שהאניה מעורבת בהם - מלאה, והורדת רמת כוח-האדם והפיקוח המפוקפק שהאניות הללו כפופות לו מביאים מאלוהים למחדלים ותאונות, אשר אחריות הבעלים להם מלאה וברור שיבוא זמן בו שחרם יצא בהפטרם.



גדות ים בע"מ
מיכליות לכימיקלים

GADOT-YAM Ltd.
CHEMICAL TANKERS

* OWNERS בעלים
* PERATORS מפעילים
* AGENCIES סוכנויות

רח' הירקון 78, ת"א 63903 Hayarkon 78
Tel Aviv, Israel
ת.ד. 3196, טלפון: 3196, 661792 P.O.B. 3196
מברקים: גדותים תל-אביב Gadotyam Telaviv
טלסק: 03-371348 Telex

דלית רוזנפלד
(בעלי אניות) בע"מ
DHALIT ROSENFELD (SHIPOWNERS) Ltd.

א.מ.ר.מ.מ. מקלף M.V. GEN. M. MAKLEFF

ל.מ.ב. חברה להובלת מחצבים
בצובר בע"מ

L.M.B. MINERAL CARRIERS
IN BULK CO. LTD.



104, Maatzmatt Road, Haifa
P.O.B. 74
Telephone: 52 32 61
Telex: 46663, 46714, 46667

104, דרך המעיינות 104
ת.ד. 74
טלפון: 52 32 61
טלסק: 46663, 46714, 46667

הספנים כבר אינם

"חומר מיוחד"

מאת אריה ארד

פעמים, באתרונו לעתים יד חר ויחור קרובות, אני חמה סיצר העלייה ממשלת ישראל הנעשבותיה חלקים בהכנות הי ישראלית להסדר הטרם שהיו רק חבל שלשים סמל החלור ציור, כיכוש השמחה הגנה ר בסוחר, לחבר מיאס גושא לי ביחי השיטוי, משל לווחמה הטובים שהלכו לטיס מושל כיס נכשית פנים לרועי; האי טוצים שהתחברו לתסקיד סיר שוד ביהדות הקרובות, נסחו טים כלימון גשילו עבריה אי גם פוצאים לאור שיהודים; אנשי שבכי, ששמו נפסם כל בם השפילו תחילה לא בישו, פוצאים עצמם ליד שטר ה קלון כנאר הרצחיים; הקלאים שהיו סמל הנם היחודי המה

יש ימיר כקדם נקלעים לחי מצוקה, שתוצרתם מושמדת כי רומן על פני הארסה רעור מציי גים אותם במיליונים מתנשי איס אפילו ההתיישבות כבר אי גה מה שהיתה; יהיה מקומה אשר זינה בתבורה הזאת ימ צא פקסם של כבוד לסמן העבר רי.

בורחים מהדגל

כמובן עדיין יש מאין ימתי ספר לימאים, לקצינירים, רק שהשטים המתמתים להקדיש להם את עלוניהם כמצאים עצי מם מוכסלים כעבור שירוחם הצבאי, כשם שהסכלנו לסקא דברים ימים רבים כל כך, הצ' להגן לזוהם גם את מלאכת ה ים שמן המכונות, שגוראה לנו פעם נקי וישה, עתה נסוכים בו רעל הארס מתוצרת ממשלת ישראל.

הממשלה מסבסדת העסקת זרים מסתבר, שימאי ישראלי ער לה לחברת הספנות ב-50 אחוז יותר מימאי זר. אולם מקבל ב יד רק מתצית מנצח, זו תוצאה של שימת שבעוריה מעוררת ממשלת ישראל, למעשה מסב סדה, העסקתם של זרים.

השיטה מבוססת על השקר, על הכוזב על הדיספרצוזיות, שכה הריגלנו בם. כאשר מדובר בימאי עברי, האניה הי ישראלית מנודה תחום טריטור יראלי שבו חל החוק הישראלי: אשר על כן הימאי משלם מסי הכנסה כנורג בארץ המעביד משלם מסי מעסיקים כאמור. אולם האניה הישראלית הנסכת באחת לשטח הקר כין לאומי, כאשר מדובר בימאי זר, הוא פטור מכל מס והתכרה פטורה מכל מס כגון העסקתו, דבורי טו הוא גם נטר.

בתנאים אלה, הייפלא שובי רות מעדיפות להעסיק ימאים זרים זו שחברות ישראליות מסוכות אניות לחברות זרות או "זרות" כדי להשתחרר מהחיי בה להעסיק ימאים ישראלי יים זו שיותר ויותר ימאים כמצאים עצמם ללא פרנסה זו האדונים המנהלים האדונים הכלכלנים אמרים, כי הימאי הישראלי, יקר מדי, מעניין, איכשהו הספנים כבר אינם "חומר מיוחד": הם הפכו לה יות "יקרים מדי", האדונים ה מנהלים האדונים הכלכלנים וי האדונים שעליהם הם כיום, ה" חומר המיוחד, בחלישותיהם ועוזרות ובעניבותיהם האופני חיות ובמבטיותיהם המשארות. והם גם לא "יקרים מדי", הם רק מדיפים צחנת שחירות וכי שלון, אבל זה מותר במדינת ישראל של ימינו.

זה שנים אחדות נמשך תהי ליד של בריחה מהדגל, חברות ספנות ישראליות רוסמות אני יתהיקן בעזרת פטנטים שונים ומשונים במדינות אחרות וכך שטרות עצמן מ"עונש" של הימאי העברי, אחרות חמקות, תוד עצימת עין של משרד ה" תוכרה, פחוכה שבווק להע סיק פיקוד וצוותים ישראליים, משבר, הספנות בשולם גים עוזף עצום של ימאים, המוכי גים לעבוד על כל אניה, מדיי גר כמד המלישינים, למשל, מייצרות ימאים לייצוא, פשוטו כסא מעור, עפי אלה שמצות הי חברות הישראליות לעבוד, ים צייתנים, אינם מסרדים את הבעלים בשאלות חוק ובטר דעה, עושים מה שאומרים להם וסרתמים את הפה, והם גם יד תר זולים.

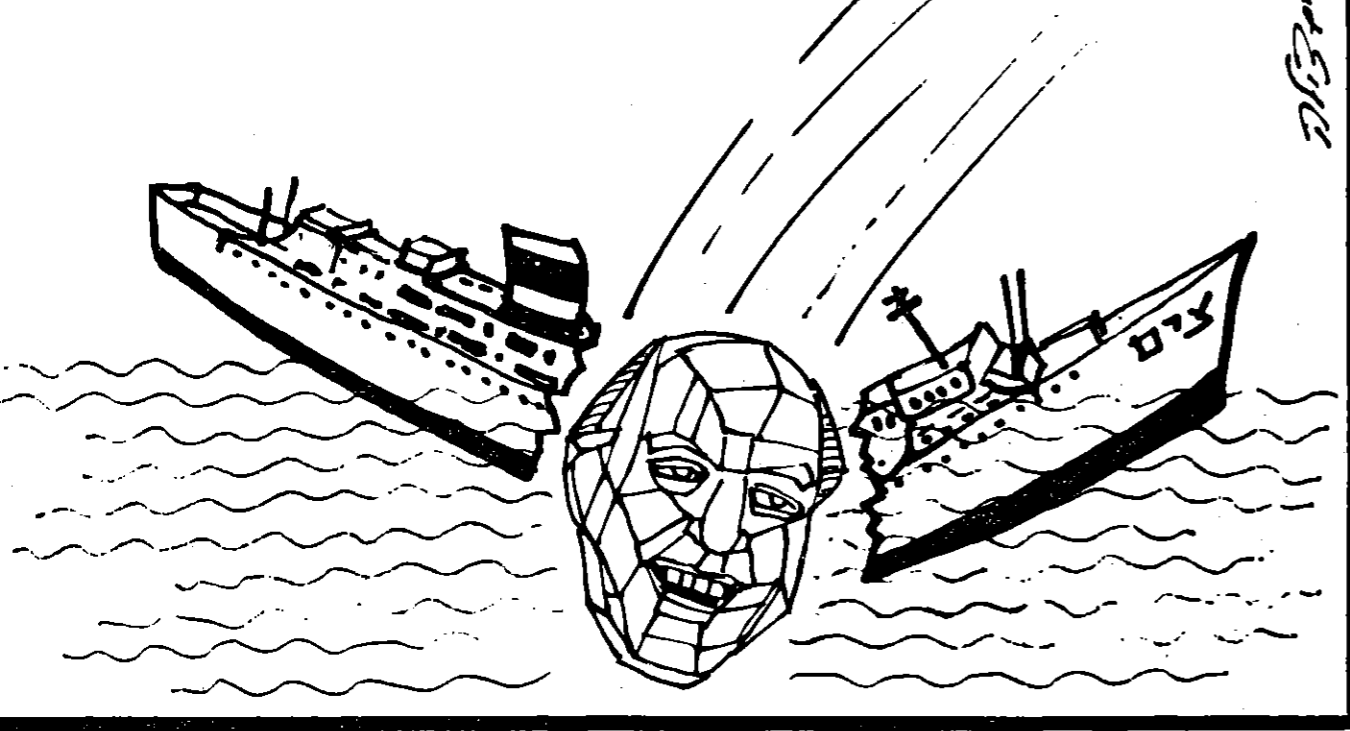
● לשוכות עם ימאי גרמנית, כהערכות איגוד קציני היס נמנע ימית בין ימאי האונייה "אמקול קורייר" השוכתים בגמל חיפה, לבין שלטונות הנמל. השכיתה באנית הסוחר הגרמנית פרצה לאור שאיגוד הימאים בגרמניה הכריז על סכסוך ככל אנית צי הסוחר הגרמני, "אמקול קורייר" היתה קשורה לרציף המרכזי בגמל חיפו ומנעה גישה חופשית לאוניות אחרות, שלטונות הנמל ררשו להוציאה אל מחוץ לנמל היתה חשש שימאי האונייה יתנגדו לכך, נהסכם פשרה שהושג בתיווך איגוד קציני היס הישראלי, הוחלט כי האונייה לא תוצא אל מחוץ לנמל, אך תועבר לרציף צרדי פנוי.

סאריילי שוור, זנאל קיצר

"חדשות"

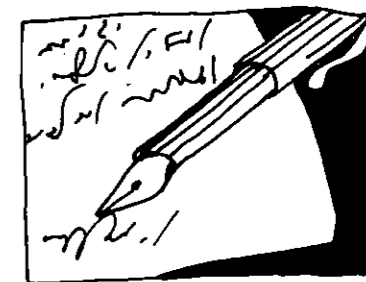
הד הברזל (איזנברג)

ע. איזנברג



טקס חלוקת פרסי בטיחות בתחרות ע"ש ר/ח מרטיין אקדיש ז"ל שהתקיימה במלך "ציון" בחיפה ב-21.3.86

"דבר" 20.9.85



קצינים כותבים

כאב גדול

מודע אני לצער העמוק ולכאב הצורב בלב כל אחד ממשפחת יורדי הים. ותיק כמתחיל, גימלאי וכעובד בחברה בחוף, לכולם הזעזוע משותף.

ידענו בעבר מקרי מוות מצערים, אשר ריגשו אותנו, מי יותר ומי פחות - כמידת ההיכרות עם הנפטר. אך המקרה של שני הימאים, יעקב אבו וציון אבו ז"ל, החריד במיוחד, עקב האופן בו מצאו את מותם הטראגי. קשה למצוא מילים מתאימות כדי לבחם את הנשים הצעירות. איך ניתן להסביר לילד, שאבא לא ישוב עוד? המון מחשבות עוברות בימים אלה בראש, מחשבות ודאגות, אשר בחלקן מפנות אצבע מאשימה כלפי כולם: כלפי העולם, כלפי החברה, כלפי המצב הכלכלי והבטחוני במדינה. אני מעז לומר, שצריכים אנו להפנות אצבע דומה גם כלפי עצמנו הימאים.

בתפקידי כחובל ראשון, מסוף 1977, לא זכור לי תידורך בטחוני אחד. מעולם לא קם איש צוות ונתקף את הנושא, שהוא בנפשנו, הנושא של השמירה הבטחונית בנמלים. למרבה הפלא, בתקופה ששעות השמירה נרשמו כשעות נוספות בתשלום, היה ביקוש רב לשעות אלה.

אין אני בא להצדיק או להשמיץ החלטה זו או אחרת, בנושא שמירת הצוות בנמלים. נכון הדבר, שישנה איננוחות בכך שכולם יוצאים ואתה צריך להישאר ולשמור, או לעיתים, לחזור מן החוף לפני כולם לתורנות השמירה שלך.

לדעתי, אין מה לעשות; צריך לשמור - ולשמור היטב. זו תרומתנו המיזערית כימאים במאמץ הבטחוני האדיר הרובץ על כתפי כוחות הביטחון.

לצערי, העולם נוטה לשכוח, ובפרט כשמדובר ברצח יהודים. לפיכך, עלינו להיות חודריהכרה ולהבין, שמדובר כאן בחיינו אנו, בעתיד משפחותינו ובכבודנו הלאומי.

חובל ראשון אשר יואב
סירת הכרמל

ברובמן שעבודתם של שאר אנשי הצוות נשארה כשהיתה. המכונאים הראשיים, בדרך-כלל, אינם מודעים להיבט הזה, ולדידם אין שינוי בין החשמלאי של היום לזה שלפני שלושים שנה. אני יודע, שהרבה מהם טוענים, שאפשר להסתדר גם בלי התפקיד הזה באניה והיחס שלהם הוא בהתאם.

למשל ב"סטארים" - בנוסף לכך שהחשמלאי, במצוות המכונאי הראשי, בודק את השמן במנופים, הוא גם היחיד שנשאר באניה כל זמן שהמנועים עובדים; כל זאת, בנוסף למשמרות הבטחון שהוא עושה, כמ שאר צוות האניה. להזכירכם, מעצם תפקידו, החשמלאי הוא גם האחראי לכל מערכות החשמל באניה ולרוב מערכות האוטומציה שלה, כך שהמסכן, בפועל הינו גם מכונן (מוטורמן), מכונאי משמרת ושומר, בעוד המכונאי הראשי, בדרך-כלל, עסוק באותו זמן בקניות או בבילוי כלשהו בחוף.

נכון, שמבחינת החברה, החשמל כולו באחריות המכונאי הראשי, אך מעשית, מעטים הם הציפים שבאמת מבינים משהו בחשמל. למרות זאת החברה ממשיכה לקבל את דעתם המקצועית ביחס לחשמלאי זה או אחר וכל יחס החברה כלפיו מבוסס על דו"חות אלה.

לסיכום: כולנו יודעים שהמצב בחברה קשה, ולא זה הזמן לעורר מהומות. אך אני מציע, שכדאי לאגף הצוות בחברה ולפיקוד הבכיר באניות, לשנות את היחס בצורה דרסטית לקצינים הזוטרים בכלל, ולחשמלאים בפרט, כי ללא ספק, בימים קשים אלה, קשה לנו להמשיך ולתפקד ברמה מקצועית גבוהה בנסיבות הקיימות.

גדי הלוי
"קצין חשמל"

להיות זוטור

מצב הקצינים הזוטרים באוניות, בשנים האחרונות, הוא ללא ספק הגרוע ביותר, הן מבחינת יחס החברה אליהם והן מבחינת יחס פיקוד האניה אליהם. בעוד ששאר התפקידים באניה מאבדים ממשמעותם ונהפכים יותר ויותר לחסרי-תוכן, הרי תפקיד הזוטרים בה הופך להיות יותר ויותר בעל משקל ואחריות; אך כל זאת אינו משנה כהוא זה את היחס אליהם.

הדירוגיים, שנהנים מגיבוי של איגוד חזק ונהילה של "עושי צרות", נהנים רובם ככולם משכר גבוה מהקצין בשליש, וחלקם אף גבוה או שווה לקצין השני, בעוד שהאחריות המוטלת עליהם שואפת לאפס. מה גם, שרוב הזוטרים מגיעים בחודש ממוצע לשבעים שעות נוספות בעוד הדירוגיים רובם ככולם אינם מגיעים אפילו למחצית מזה (להזכירכם, לכולם מאה שעות גלובליות).

בשנים עברו אולי היתה הצדקה מסויימת ליחס הגרוע, כי ההנחה היתה שכל זוטור יהפוך לבכיר ברבות השנים; אך כיום, כאשר כל המשרות הבכירות תפוסות וסיכויי ההתקדמות אפסיים, היחס חייב להשתנות. הגיע הזמן, שהחברה ופיקוד האוניות יבינו, שמי שמזיז את האוניות היום אלו אנחנו הזוטרים, ולא אף אחד אחר.

ישנם כאלה, שמזלם הרע להם במיוחד ובנוסף להיותם זוטרים הינם גם חשמלאים. בעוד ששאר הזוטרים תפקידיהם מוגדרים לפרטים, החשמלאי באניה אינו נהנה מפריביליגיה זו. בשנים האחרונות, הפעלת האוניות הפכה להיות אוטומטית לחלוטין. כתוצאה מכך, גדלו כמות עבודתו ואחריותו של החשמלאי,



הספנות הישראלית לאן?

מאת רב-חובל דוד כהן

(תגובה למאמרו של מר וידרא, כפי שפורסמה בבטאון "צים" מס' 32)

מאמרו הנ"ל של מר וידרא, למרות היותו קצר, היה מאוד ממצה ואי אפשר שלא להסכים עם רוב הנקודות שהעלה - דהיינו, הצורך בצמצום הוצאות, הצורך בהכרת הממשלה בענף, הצורך בגיוס הון והצורך בחידוש הצי.

ההפתעה חיכתה בסיפא של מאמרו. אני מצטט: "...במקום שמפעילי ספנות ישראלים יפתחו עסקים באמריקה ובאירופה, קיימת אפשרות שירשו להם להפעיל בישראל ציים בדגלינוחות ובדגל זר, אשר יחילו את ההובלה הימית בסחר הימי הישראלי וכו'..." הוא כותב במפורש, שאחת הבעיות המעיקות ביותר על תפעולו הרווחי של הצי הישראלי היא שכרו הגבוה של הצוות הישראלי "אפילו בהשוואה לאירופי" (ציטוט).

הצעה מעין זו, לו באה מצידו של איל-ספנות אשר מטרתו היא לעשות רווחים קלים ומהירים (או בתנאים של

היום - להישרד) ואשר עלותו הגבוהה של הצוות הישראלי מפריעה לו - היתה מובנת לי בהחלט. אולם, כאשר היא באה מאיש אקדמיה, שאמור להיות מעורה בנעשה ואובייקטיבי - שאני.

לו היתה מדינת ישראל נענית מחר להצעתו של מר וידרא ופוטרת בעלי אניות ישראלים מהדגל הישראלי "היקר", כלומר מאפשרת לו להעסיק צוותות זרים, מה היתה התוצאה המיידית? פשוט מאוד: המדינה היתה מפסידה את כל המיסים שמשלם היום ימאי ישראלי - אם באופן עקיף ואם באופן ישיר - אם זה מס הכנסה, ביטוח לאומי, מס אחיד, מס מעסיקים, וכו'. בנוסף לכך, היו הימאים - כ-3200 פעילים (מתוך דו"ח המכון לחקר הספנות לשנת 1984) - נכנסים למעגל המובטלים, נופלים למעמסה על תקציב הממשלה וסיכוייהם למצוא עבודה, בתנאים של היום, שואפים לאפס.

כדי לסבר את האוזן, או יותר נכון, את העין, מצויים עימי חישובים (שאיני סבור שכדאי לפרטם בפורום זה) המראים בעליל, ש-40% מהעלות של קצין בכיר חוזרים לממשלה בצורת מיסים שונים ועוד כ-12% מנוכים מהעובד לצרכים סוציאליים שונים (כגון ביטוח לאומי, מס

אחיד וכו'). מיסים אלו אינם מוטלים על העובד הזר ולכן העלות שלו לחברה הספנות היא קטנה, בעוד ששכרו נטו גבוה מזה של עמיתו הישראלי.

נשאלת פה שאלה: אם הממשלה (אליבא דד"ר וידרא) תהיה מוכנה להתיר למפעילים ישראלים הפעלת אניות בדגל זר והעסקת צוותות זרים "זולים", הרי שהיא מוותרת בכך על הכנסותיה ממיסים מימאים זרים אלו. אם הממשלה מוכנה לוותר על הכנסה זו, מי מפריע לה לוותר על המיסים שמשלמים כיום הישראליים ולהשאיר אותם בידי חברות הספנות? הרי ע"כ ייצא פתרון למספר בעיות:

1. העלות של הישראלי והזר לחברת הספנות הישראלית תשתווה, ולכן לא ייווצר תמריץ להעסקת זרים.
2. למשק הלאומי עדיפה העסקת צוותות ישראלים מכל הבחינות.
3. היות שאת הפטור ממיסים תקבלנה חברות הספנות ולא העובדים, לא ייווצר תקדים מבחינת האוצר לגבי קבוצות עובדים נוספות במשק.
4. כל תוספת-שכר לעובדים מבחינת חברות הספנות תהיה נטו, היות שהמיסים יחזרו בלא-הכי לחברות.

פתרון זה עדיף לאיך-שיעור על-פני העסקת צוותות זרים בדגלים זרים. יש לזכור, שקיימים היבטים אחרים להפעלת אניות בדגל ישראלי. ישנן מדינות אירופיות המעניקות הלוואות נדיבות למי שבונה אניות במספנות שלהן, אולם בתנאי אחד: שהאניות תנפנה את הדגל שלהן. בכך הן משיגות שלוש מטרות: א. אספקת תעסוקה לעובדי המספנות; ב. יצירת מקומות עבודה לימאיהן; ג. הדגל שלהן מתנוסס על התורן של האניות.

אם לאירופים זה חשוב וכדאי, אין כל סיבה שמדינת ישראל לא תעשה כמותן.

נשאלת פה שאלה נוספת: מדוע בכלל כדאי למדינת ישראל לתמוך בספנות ישראלית? מדוע לא לאפשר לכוחות השוק לקבוע מי יוביל ומי לא? והתשובה לכך היא זו: ללא הגנה ע"י מיסוי היבוא וללא תמריצי יצוא ומענקים למיניהם, לא היתה קיימת היום תעשייה ישראלית! אם ניתנת הגנה וניתן תימרוץ לתעשייה, אין שום סיבה שהספנות תופלה לרעה בנושא זה. חייב להיות דין אחד לכל.

ספורט ביים

הימאי של שנות השמונים שונה מאד מאבותיו ה"ימאים", ואין אני מתכוון לקולומבוס ואחריו, ולא בגלל המכונאות שהוכנסה להנעת האוניות או לשכלול התמידי החל בהן, אלא לדבר שונה לחלוטין, והוא, התייחסותו של האדם לגופו.

מאז שהתקשורת הכתובה והאלקטרונית התפתחה לאין-שיעור והתחילה להעמיד לרשות היחיד חומר עצום אודות גופנו, התחילה להתפתח אצל רבים - ובעיקר במדינות המערב, ובראשן ארצות-הברית של אמריקה - מודעות לחיוניותו של גוף בריא ושל גוף נאה, על-פי הנורמות של היום.

ככל שהידע אודות גוף האדם רחב יותר, כך גם גוברת הנטייה לפעילות גופנית; והתוצאה, אלפי בני-אדם, אם לא מאות-אלפים, גילו מהחדש את ספורט הריצה או ה"ג'וגינג", כפי שהוא נקרא היום. מובן שתעשייה שלמה קמה בעקבות התופעה החדשה וציווד מכל המינים הומצא, יוצר ונמכר לכל דורש, בכל הגילים ולשני המינים.

אבל, הבה ונתרכז בימאי הישראלי, אשר אמנם מתנתק לפרקי-זמן מן החוף, ואשר מוחו אינו נשטף תדיר ככל אדם אחר ע"י אותם גורמים תקשורתיים. לרשותו של אותו איש עומד זמן פנוי קבוע, אשר ניצולו משתנה, ככל שנכנסים יותר ויותר לתקופת המהפכה השלישית או תקופת המחשב.

ובכן, גם הימאי רץ בוקר, צהריים או ערב, ואם לא ירוץ, יעסוק בהליכה וילך קילומטרים; אין ברירה, מן השומן יש להוריד, את הדם יש להעשיר, את השרירים להפעיל וכו'...

תופעה זו היא מדבקת, ולכן ישנם כאלה שינסו את כוחם, אך רצון לחוד, ויכולת לחוד ולכן יישברו וייעלמו מן הנוף המקסים הזה של אנשים בתנועה כמעט אינסופית של הלוך ושוב מן הירכתיים לחרטום, חרטום וירכתיים וחוזר חלילה. ולא חשוב בין אם בים האטלנטי או בים התיכון, העיקר שמזג האוויר יאפשר זאת.

כמו בחוף, גם באניה: הרצים הם מכל הגילים וללא הבדלי מעמדות, מן המגיש ועד לבכירי הקצינים. לעומת זאת, בין

אלה העוסקים בהליכה, ממוצע הגיל גבוה יותר וזה טבעי, אצלם אין חובת תלבושת מתאימה. כל דבר יתאים והעיקר שאת הזמן שהוקצב אין לבזבז.

אחרים יקבעו את מכסתם היומית על-פי מספר מסלולי "הלוך-ישוב" שהם עושים, כלומר כמות הדרך שהם עוברים ולא על-פי כמות הזמן שהם משקיעים. מתברר גם, שהתופעה קיימת באחוז לא מבוטל של אניות, אך היא עדיין בחיתוליה.

ייתכן, שאנו עדים לסוג חדש של ימאים, לא עוד מחזיקי הבקבוק ביד האחת וחתיכה ביד השנייה.

אולי מרתונסטים? אולי... אלופים? בוודאי שכן! איך אפשר להפסיד?

ארמנד אלרר

"נבו"



הבעת תודה

אני, אשת קצין שני, דן גור, העובד בחברת "ציס". בתאריך 12.9.85 הצטרפתי להפלגתו של בעלי. מתוך חוסר ידע הסדרתי את הביטוח שלי אצל סוכן ביטוח של חברת "הסנה".

בתחילת חודש אוקטובר נאלצתי לחזור בדחיפות ארצה. כשחזרתי פניתי לסוכן הביטוח על-מנת לקבל חזרה את הוצאות הטיסה, ואז הוברר לי, שהסוכן אינו מסוגל להסדיר את הנושא.

פניתי, לקבלת עצה ועזרה, לאיגוד קציני הים, דרכם הגעתי למשרד "רמון".

הודות לרצון הטוב והמאמצים המרובים שהשקיעו עובדי "רמון", קיבלתי, בקפדנות של דבר, את ההוצאות אשר היו לי, בגין חזרתי ארצה לפני המועד.

הרבה תודות לכם ולחברת "רמון" על הטיפול היעיל והמסור.

מרב גור



אנו משתתפים באבלם של:

- מ/אליעזר טורובצקי במות רעייתו ז"ל
- ר/ח מייק דרוקר במות עליו אימו ז"ל
- מ/אברהם אידידיה במות עליו אביו ז"ל
- מ/2 גדליה יאנג במות עליו אביו ז"ל
- מ/1 מאיר נבך במות עליו אביו ז"ל
- מזכיר ימאים יצחק אורפלי במות עליו אימו ז"ל
- מ/ר יחזקאל יוכלמן במות עליו אימו ז"ל
- מ/ר מאיר לנגל במות עליו הוריו ז"ל
- מ/1 עמרם אזולאי במות עליו אביו ז"ל

אנו מודיעים בצער על פטירתם של חברינו:

- ר/ח אליהו שחף ז"ל
- מ/ר בני משולם ז"ל
- מ/ר יוסף אייזנברג ז"ל

"רמון"

בטוח ופיננסיים בע"מ

לרשותכם סניפינו הבאים:

משרד ראשי: רח' החשמלנים 90 ת"א 03-255163/4/5
מנכ"ל מר א. וילק;
סניף חיפה: שער פלמר 1. 04-674318/20/21
מנהל מר ר. רונן.
סניף לונדון:
RAMON INTERNATIONAL INS. BROKERS LTD
PREMIER HOUSE, 150 SOUTHAMPTON ROW
LONDON WC 1 B 5 AL
TEL: 00-1-8376601 TELEX: 296621 RAMONG
מנהל - מר דן רוזה.

סניף ניו יורק:
RAMON INTERNATIONAL INSURANCE BROKERS
INC.
AKK. C/O FRANCO AND SON INC.
111 JORK N.Y 10038
TEL (212) 227-8110 TELEX No. 12-5558
מנהל: מר רן כץ.

(מיסודה של חב' ישראלית לשלוח בינ"ל בע"מ)
אל ציבור ימאי/גימלאי צי הסוחר ומשפחותיהם:
"רמון" מציעה לכם את שרותיה הטובים בכל ענפי הבטוח הקיימים:

שטחי התמחותנו:
בטוח: ימי, (מטענים) רכוש, חבויות, דירות, רכב, סירות ויכטות, פנסיה וחיים, בטוח רפואי, נסיעה לחו"ל ועוד.

נסיון זה נרכש במשך 35 שנות קיומנו עם אלפי מבוטחים מרוצים בהיותנו: יועצים - סוכנים - חתמים מורשים - בכל ענפי הבטוח
ציבור הימאים יקבל אצלנו שרות מיוחד והנחות משמעותיות.
פנו אלינו ונשמח לעמוד לרשותכם.

אחים עופר (ניהול) בע"מ

בעלי אניות ומפעלים



דרך העצמאות 104
חיפה 33411



סניף תל-אביב

רחוב היסוד 1 ת.ד. 409 טל. 827669, 828796

התייבשות מעייין הספנות או התייבשות המוח



הרשימה הבאה מתארת תמונת מצב עגומה של הצי הבריטי, ומתחת כיקורת חריפה על האחראים למדיניות צי הסוחר באנגליה. נראה לנו, כי הרשימה יכולה להתייחס באותה מידה עצמה גם לצי הסוחר הישראלי, ולאטימותם של קובעי המדיניות בנושא זה בארצנו.

התייבשות המוח אינה מושג שאתה עלול לקשר עם יורדיים. בעלי האניות גרמו לסטיגמה של מיקום נמוך בסולם ההשכלה לגבי יורדיהים. אף-על-פי-כן, פיתחו יורדיהים אוסף של ידע וכישורים - תכונות המבדילות אותם מן האדם הרגיל.

תפעול אניה בטוח ויעיל תלוי בגרעין של אנשי צוות היודעים את אשר הם עושים. למדינות ימיות, כגון בריטניה, יש שפע של אנשים כאלו. בתהליך המואץ של קיצוץ הוצאות, אלו הם הראשונים הנפלטם מהמערכת, ואז הם מוצאים מקום אחר לכישוריהם, תוך נטישת הים לעד. זו אינה התייבשות ידע - אין הם מתפתים על-ידי הבטחות קוסמות למשכורות גבוהות ותנאים משובחים - וזה אבדן כישורים שניתן להשוותו לגרימה עצמית של שטף-דם, אשר אם לא ייחסם במהירות יגרם לתעשיית הספנות לדמם למוות.

תעשיות יצרניות מתחרות בעולם כפי שעושה זאת הספנות. תעשיות אלו - היה עליהן להקטין את מרכיב העלות של כוח-האדם ולהגדיל את התפוקה. למרות נוקשותם של איגודים מקצועיים נעשה תהליך זה - המפעלים השקיעו והשתמשו בטכנולוגיות חדשות, מקומות עבודה אבדו, אך המשרות שנותרו הן בטוחות ומקצועיות ביותר.

כך הדבר בחוף, אך על הים הדבר שונה - אוניות ניתן להעביר מרגל לרגל בחופשיות. בעל האוניה אינו דואג ביחס לטכנולוגיה; הוא יכול להקטין את הוצאותיו ע"י הקטנתו של שכר הצוות וזהו דבר פשוט - לא נדרשת כל השקעה והרווח הוא מידי ומורגש. ואם יבוא אדם ושאל את בעל האוניה בדבר התבונה בדרך שכזאת לטווח הארוך - ייענה מיד על ידי בעל האוניה, אשר מודשן עונג יניח הצידה את כוס היין והסיגר, וישמיע את התשובה התגרנית הנדושה, אשר תכלול את כל השיגאות ותדחה את כל האפשרויות לשיפוץ תעשיית הספנות הבריטית הגדולה לשעבר. התשובה מכסה את נושא

ההתחרות שמן העולם השלישי, טכטיסי המיסוי, אוניות רעועות, תקנים מיידדרים, מבטחים שאינם רואים את הנולד, ניהול גרוע וחוסר אחריות לאומי בקנה מידה עצום.



החסרון שביתרון ההכשרה הימית

לספנות ולתעשיית המכרות הבריטית יש מכנה משותף בכך, שכוח האדם המנהל חייב בתעודות הסמכה. הממשלה מכירה בצורך שאוניותיה תופקדנה בידיים מיומנות. תעודת הסמכה בריטית לדרגת רכי-חובל אינה קלה להשגה ובצדק מעמידה הממשלה סטנדרטים גבוהים. באופן פרדוקסלי, אותה ממשלה מעודדת ומקלה על בעלי האוניות שלא להעסיק את אלו המחזיקים בתעודות ההסמכה הללו. מנהלי המכרות אינם יכולים לפטר את מהנדסיהם ולהעסיק תחתם זרים אשר תעודות ההסמכה שלהם מפוקפקות, קנויות ואינן מושגות בצדק. בעלי האוניות יכולים ועושים כך.

זהו מצב מוזר. אומה ימית גדולה, המנהיגה את העולם בחיקוקי בטיחות של אניות ונושא זיהום הים, אומה שהיא המרכז העולמי למתווכי ספנות, ביטוח ושמאות ימית, אומה המארחת והפעילה באירגון א.י.מ.ו., מדינת-אי-החלוקה בסחר הימי לקיומה - ובכל זאת הצי הלאומי שלה מצטמצם לאפס.

אניות בבעלות בריטית מצוותות ע"י כוח-האדם בלתי-מיומן, ונרשמות במדינות זרות; בעלים ומנהלים בריטים מביאים אניות לתקנים שלא היו מתקבלים בדגל בריטי. הממשלה עצמה חוכרת אניות זרות בכדי לתספק כוחות צבאיים מעבר לים. מכללות ימיות שורדות עקב התאמנותם של יורדיים זרים בהן אשר יתחרו מאוחר יותר בצי הבריטי הלאומי. ובכל התמונה העגומה הזאת אין יוזמה ממשלתית או פרטית אחת לרפואה לחפוף מגמות אלו. לא יוזמות, כי אם נאומים רבים, הרבה עקרונות ממשלתיים אודות שוק חופשי והרבה דיבורים. שאל אדם הקורא את העיתונות - "הצוותים הבריטים גרמו לעצמם לאבד את עבודתם. הימאים אינם מוכנים לקבל טכנולוגיות חדישות" - הימאים עצמם יודעים שאלו הן שטויות אך מהאזניהם אינן נשמעות. יורדיים רבים וטובים היו מקבלים ברצון טכנולוגיות חדישות, אך אלו לא הוצעו להם לפני או אחרי שהושלכו לכלבים. עד היום צוותים בריטים הם זולים ובעלי

מוטיבציה לעבודה - שאל את בעלי האניות הזרים המשתמשים בדגל בריטי.



החסרון שביתרון הצוותים הזרים

עלות העסקתו של צוות מסוים ביחס לעלות של צוות אחר היא קטנה ביחס לעלות הכללית של הפעלת אניה. עלות ההון היא בדרך-כלל הגורם העיקרי. דבר זה בולט בשוק של היום וגורם זה הוא הרגיש ביותר.

עלות צוות ניתנת לקיצוץ כפי שנעשה בחוף - תכנון המימון, דילול הסגל החופי ושימוש בטכנולוגיות חדישות; יש לעשות לקיום תעשייה לאומית ימית מוצקת על-ידי השימוש בטוב ביותר שבידינו במקום לשפוך את התינוק עם מי האמבט.

לטיעון שבהעסקת ימאים זרים וזולים יש מספר חסרונות רציניים. לא קטן ביניהם הוא הנזק הנגרם לכלכלה הבריטית הלאומית ולצורכי הביטחון. אך מיותר לדבר עם בעלי האניות על אודות פטריוטיזם - עניינם הוא בגריפת החזר על השקעותיהם. הם מצאו לכדם שצוות זול לא תמיד מביא לעלות כוח-האדם וזוהי - הוצאות הפיקוח והניהול ועלות וההתערבות החופית גדלה, הביטוח ילך ויהיה קשה יותר לביצוע. מועדוני השיפוי הרציניים יותר החמירו לאחרונה את תנאי ההצטרפות אליהם.

גורמים אלו משתקפים במאזנים, אך לרוע המזל הם אינם מוגדרים כבעלי משמעות. הם נוגסים ברווחים בדיוק כפי שמשכורות עושות כך, אך עושים זאת בחשאי. השפעתם תהא כזאת שתגרום לבעלים לנסות ולחסוך יותר בהוצאות האניה בכדי לשמור על חלקם ולכן רציניות יותר הן הבעיות שייגרמו בטווח ארוך יותר ושייבן נראות לעין בטווח הקצר. גורמים אלו הורסים את בסיסה של התעשייה הבריטית ומתישים את יכולתה להתמודד עם העתיד. הם חותרים תחת התעשייה הימית וגורמים לאבדן בלתי-הפיך של כוח אדם מיומן.



סטנדרטים נמוכים

המדינות הימיות בעלות המסורת, ובריטניה במיוחד, מספקות לצי העולמי שירותים חיוניים: סיווג, ביטוח ותיווך הם עדיין נחלת אותן מדינות אשר בנו סטנדרטים גבוהים לספנות שלהן. כאשר

מדינות אלו מתחילות לצוות את אניותיהם בדגלים שונים ובסטנדרטים נמוכים הן גורמות ללחצים על הגופים שלעיל. חברות הסיווג משרתות את הבעלים, תמיד היה עליהן למצוא את שביל הזהב שבין הסטנדרטים הטכניים האידיאלים לבין המציאות שהצי הלאומי שלהן הכתיב מבהינה כלכלית. העליה בהעסקת צוותות זולים לוותה בירידת רמת התפעול והאחזקה של האניה ועל חברות הסיווג היה להוריד את דרישותיהן בכדי להישאר בעסקים. כל קברניט או מכונאי ראשי יודע ומכיר את הקלות שבה ניתן כיום לפתור בעיה הקשורה בחברות הסיווג. מגמה דומה קיימת גם בתחום הביטוח והתיווך ומסיבות דומות.

דבר זה טוב עבור הבעלים בטווח הקצר אך מסוכן בעבור אנגליה בטווח הארוך. לא רק יורדיהים מסתכנים בהפלתם באניות רעועות וגם לא המבטחים, אשר ידעו תמיד לדאוג לעצמם - הסכנה היא באובדן המוחלט של אמנות המוסדות הימיים, הגורם לסכנה הגדולה ביותר של קיום אנגליה כאומה ימית.

ככל שהשירותים מורידים את רמתם בכדי לשמור על קצב דומה של ירידת רמה נמוכה אפילו יותר שמחששים בעלי אניות וחוכרים הם מתקרבים לנקודה שבה יהיו בלתי אמינים לחלוטין. ההשתוללות, כתוצאה מהגורמים שלעיל תגרום לתוצאות עקיפות, אשר סביר כי יכללו מעבר משקל הספנות לחלקים אחרים של העולם שאליהם כבר משתייכות האניות גופן. אובדן הרווחים יהיה עצום, אך גרוע מכך - שיא הנזק יהיה בהרס השריד האחרון של הענין והשליטה המערכתית בסחר הימי שבו אנו כה תלויים.

בעיות כוח האדם אינן חדשות - ספנות הייתה תמיד תעשייה מחזורית - בעלי האוניות מקטינים את גיוס כוח-האדם לים בעיתות שפל וכאשר הגיאיות מגיעה, כפי שהיה בשנות השבעים, אין מספיק ימאים לצוות האניות ואז נשכרים שירותיהם של אנשים פחות מוכשרים - משרות ניתנות בטלפון ביום מסוים ולמחרתו הינך מפעיל אניה שערכה עצום - קשה לתאר תהליך שכזה בתעשייה אחרת.



הרעבת המנגנון של כוח-האדם הימי

בעבר הסתדרו על-ידי קידום קצינים צעירים והחזרתם לים של קצינים שירדו לחוף. הדברים השתנו כיום. העיסוק

שבהפעלת אניה מודרנית דורש יותר מאי-פעם תעודות הסמכה - יש להאריך תוקפן לאחר תקופה מסוימת בחוף. יותר משרות מוצעות ליורדיים בחוף מאשר אי-פעם זכסיכום, כאשר הם יורדים לחוף אינך יכול להשיגם בחזרה.

הגיוס לים הוא כיום ברמה בלתי-מספקת, ואפילו לצי המצטמצם באופן דרסטי בשנים הקרובות. דבר זה גורם לסחרור בהחלטתו והרעבתו של מנגנון ההכשרה הימית - וכאשר תחולל המערכת, לא יימצא לה תחליף בקלות.

ומה בכך - לא נראה כל גידול עתידי בצי הלאומי - אם צוות זול ניתן להשגה מדוע יצטרפו אי-פעם לימאים בריטים?

העולם אינו עומד על כנו: פועלים זולים אינם נשארים זולים, עם התפתחותן של המדינות כך דורשים אנשיהן משכורות טובות יותר, ככל שמתפתחות המדינות כך גדלה ההעדפה והפרוטקציה וכך הסכמים דו-לאומיים בדבר סחר יכול שיהיו המוצא היחיד לספנות הלאומית.

העולם הוא פוליטי ודגלי נוחות יכולים בקלות להיות נוחים פחות עם הלוח הזמן. ההידחקות המכוונת לרישום אניות בדגל הונג-קונג היא, ללא ספק, קצרת ראות וטווח. במהרה יידחקו כולם בחזרה לרישום האניות במקום יציב יותר. וכאשר יגיע היום שבו ירצו לרשום את אניותיהן בדגלם הלאומי הם יוכו בזעזוע - לא יהיה מי שיצוות את האניות ובשוק בעל ביקוש גבוה המשכורות תהיינה גבוהות. מערכות ההכשרה החופית דעכו זה מכבר, הובלים ראשונים לשעבר לא יעזבו את עמדתם ויחושו לים, בעלי האניות ימצאו, שהקמת מאגר כוח-האדם המיומן, שאותו כיום הם ממחרים להרוס, הוא דבר יקר מאד.

השקעות בעיתוי נכון ועידוד ממשלתי, יכולים לשמור את הצי בחיים. עלית של יורדיים ומוסדות אמינים יכולים להבטיח הישרדותה של אנגליה כאומה ימית. זו אינה רק פטריוטיות אלא חוש עסקי נכון. עידוד תחרות זרה מזמין צרות, הקות הדם החי מהתעשייה הימית בדיכוד הינה בגדר התאבדות.

דאגו ליורדיהים שלכם! הנכם עומדים להזדקק להם במהרה.

ג'והן גאי - פירפלי, אוגוסט 1984

מדיניות כוח-אדם בצי הישראלי

ר/ח ישעיהו גרומן (שליקה)

באשר להתייעלות - הפתרון הוא לאודיוקא הורדת תקנים של אנשי הצוות. צעד כזה, ללא פעולות אחרות, יכול להיעשות אך ורק במקרים שאמנם היו אנשים מיותרים באניה. אך זה בלבד לא יהיה מספיק בכל המקרים על-מנת לאפשר לבעל האניה להמשיך להתקיים.

באניות קיימות, אפשרי, ע"י הכנסת שינויים טכניים מסויימים, להגיע לחיסכון בכוח-אדם הדרוש להפעלת הבטוחה והיעילה של הכלי.

קיימת אפשרות לחסוך בכך אדם ע"י הפעלת האניה באמצעות אנשי שרות כלליים. הווה אומר, ע"י שבירת המחיצות

אין כל צל של ספק, שבמצב הספנות בארצות המערב כיום (וזה נכון מזה שנים אחדות), איננו יכולים להתחרות באניות המפליגות ב"דגלי נוחות לאומיים" כמו קפריסין, סינגפור, מלטה וכדומה, משום העלות הנמוכה-יחסית של הימאים באניות המפליגות תחת דגלים אלו.

התשובה שמצאו חלק מבעלי האניות המערביים היא - התייעלות בהפעלת הימאים באניותיהם, הנחות במיסוי, סובסידיות ממשלתיות וכו'.



בין המחלקות השונות וקבלת האפשרות להעסיק את הימאים, ובמקרים מסויימים גם את הקצינים, מחוץ למחלקותיהם המוגדרות.

נסיונות כאלה נעשו בעבר במספר אניות, ואם הם נכשלו, הרי שהסיבה לכך נעוצה בביצוע ולא בשיטה. לדוגמה אביא את הניסוי שנערך בא/מ אילת, כאשר התקן של 37 איש ירד ל-31, וזאת, ללא כל שינוי טכני. כמו כן נעשה נסיון נוסף באניה "אסתר", שגם כאן ירד התקן מ-23 איש צוות ל-16 איש - בלי שינויים טכניים. נסיון אחרון זה הוכשל ע"י גורמי החברה למיניהם.

אניות חדשות

הגרמנים בנו באחרונה שתי אניות מכולה הנושאות כ-750 מכולות, המופעלות בעזרת 14 אנשי צוות (רובם קצינים). כאן נעשו שיפורים טכניים רבים כאשר בעלי האניה מקווים להוציא את ההשקעה הנוספת תוך 4 שנים.

כללי

בכל מקרה, כאשר רוצים לגשת לצמצום תקנים מעבר לאנשים המיותרים, חייבים לדאוג למספר דברים מראש:

- חקר ביצועים בכלי השייט הספציפי;
- שיפורים טכניים במידת הצורך ובהתאם ליעד שהוצב כתוצאה מסעיף א' לעיל;
- הורדת עומס העבודה המוטל ע"י המשרד על האניה, כגון: פישוט הנהלת חשבונות, הכנסת מחשב אישי עם חכניות מתאימות;
- שיטה של חלוקת רווחים מוסכמת, המבוססת על חיסכון ולוקחת בחשבון את עומס היתר על הפרט.

סיכום

כל האמור לעיל לא יוכל להיעשות, עד אשר בעלי האניה, האיגודים והממשלה יגיעו למסקנה, שהתאמת תנאי הפעלה של הצוות למצב השורר בספנות בעולם, הוא צו השעה להמשך קיומה של הספנות הישראלית בדגל ישראלי ובאיוש ישראלי.

אותם הגופים - לאמור: הבעלים, האיגודים והממשלה - לאחר שהגיעו למסקנה זו, חייבים לתרום, כל אחד מצידו, על-מנת שהצעדים המפורטים לעיל אומנם יוכלו להתבצע ולתרום להמשך קיומה של ספנות ישראלית.

שיטות דיג



דיג חכות

שיטת דיג עתיקת יומין זו פופולרית למדי בקרב אוכלוסיית חובבי הדיג ברחבי העולם בשל פשטותה. ההשקעה היא מינימלית לדיג המתחיל, והיא מסתכמת בסכום זעום, לקניית חוט ניילון, חכה וקרסים. בשלב יותר מתקדם, ניתן כמובן לרכוש אביזרי דיג מתוחכמים יותר המקלים על מלאכת הדיג ומסייבים הנאה לדיג, (רולרים, מוטות פיברגלאס, רשתות, מצופים, כלי שיט וכו').

דיג בעזרת חכה עם מצוף

על מנת לדוג באופן זה יש צורך במוט באורך של כ-3-6 מ', חוט דיג דק מס' 20-30, משקולת קלה מבדיל, שאותה ניתן להשיג בכל חנות ספורט המוכרת ציוד דיג, קרסים קטנים מס' 6-14 (בהתאם לסוג הדגים באזור הדיג) או קרס בעל שלושה מצופים, שניתן לרכוש במחיר זול. ניתן גם לאלתר מצוף מפקק שעם או מפוליטילן מוקצף. חוט הדיג חייב להיות קצר בחצי מטר מאורך המוט. באופן זה קל להטיל את החכה למים ולהוציאה בשנית. על מנת לשים פיתיון המשקולת חייבת להיות קלה (בדיל) בכדי שלא תשקיע את המצוף. את מוט הדיג ניתן לרכוש בחנות או לאלתר. מחירו נע בין מספר עשרות שקלים למוט הזול ועד אלף ויותר שקלים למוט יקר יותר. ניתן לאלתר מוט מענף עץ ארוך וגמיש או מבמבוק.

לקצה המוט קושרים לולאה מחוט ברזל או סיכת ביטחון. את קצה חוט הדיג קושרים ללולאה ומשחילים את המצוף מתחת המשקולת ולבסוף קושרים את הקרס. ניתן לקשור יותר מקרס אחד. הטלת החכה נעשית בשתי דרכים. הראשונה יעילה יותר: המוט מכונן

לנקודה אליה מתכוונים להשליך את החכה. תנועה חדה של המוט לאחור מסיטה את הפיתיון לכיוון שבו בחרנו. דרך שנייה: מטים את המוט לאחור ובתנועה חדה מסיטים את המוט קדימה. החיסרון בשיטה הוא שהקרס עלול להיתפס בסלע או בצמחייה והפיתיון עלול ליפול.

שיטת התפף

כדי לדוג דגים גדולים כמו לוקוס, אנטיאס ומוסריים, משתמשים בשיטה נוספת של דיג בעזרת מצוף - שיטת התפף. בשיטה זו יש צורך בכלי שיט, סירה, רפסודה או מזרון ים, מכינים ארבעה עד חמישה מצופים. כמצופים אפשר להשתמש במיכלי שמן מנוע ריקים בגודל ארבעה ליטר או גדולים יותר. לוקחים חוט מס' 100-120 באורך של 100 מ', מלפפים את החוט על המיכל. בקצה החוט קושרים משקולת כבדה עד חצי ק"ג. מעל המשקולת קושרים חמש עד שש חכות. מרכיבים את הפתיונות ומשלשלים למים לעומק 100-200 מ', לפי עומק הים באזור.

כשמגיעים לקרקעית מרימים את החוט כמטר מעל הקרקעית וממתינים. אפשר לשים כפיתיון דג חי, רצוי לקצץ אחד משני סנפירי הצד שלו כדי שהוא יסתחרר במים, וימשוך את דגי הטרף.

הפתיונות למיניהם

כידוע התולעים בים הם אחד הדליקטסים האהובים על הדגים. קמת הדגים מכיל כמות גדולה של זרחן והוא נספג במעי התרנגולת. בדיג לילי זורח הזרחן ומושך אליו את הדגים. לאחר שהפיתיון מונח זמן ממושך במים ללא תוצאה מחליפים אותו בפיתיון אחר, בגלל שכעבור זמן רב הוא נשטף ומאבד את

ריחו ותכולתו.

סוג פיתיון אחר, שאותו הזכרתי קודם, הוא התולעים. הדייגים מתקשים להשיג, אך מי שאיננו מתעצל ומוכן להשקיע זמן ועבודה יצליח בכך.

תולעים חיים בתוך חול דק בלבד, בצמחים שהפכו לרקובות ובתוך עצים קבורים בקרקעית הים. המקום בו ניתן לגלותן על נקלה הוא במים רדודים סמוך לסלעים ומתחת לסלעים בתוך החול והרקובות.

יש צורך באת הפירה או בכף מתאימה. חופרים לעומק לא גדול והתולעים הקטנות מתגלות מייד, כשהן צפות על המים.

מיד באים דגי חוף, כמו מרמירים, ועטים על התולעים הזעירות ללא פחד. זה הוא הסימן הטוב ביותר שאכן יש באזור גם תולעים גדולות. אלה מפותלות בתוך החול, וכדי לגלותן יש צורך לפזר את החול שנחפר על משטח יבש, להוציא את התולעים ולהניחן בתוך קופסה ובה נסורת דקה. הנסורת גורמת לתולעים לתפוח וכך קל להשחילן על החכה.

התולעת בנויה טבעות טבעות ואת חוד הקרס נועצים לתוך הטבעות. כך תפוסה התולעת היטב על הקרס.

אזורים שבהם ניתן למצוא תולעים בביטחון, מתוך נסיוני האישי, הם בחוף סמוך לקיבוץ פלמחים, בחוף שרתון והילטון, בחוף תל ברוך ובחוף הסלעי צפונית לנתניה וצפונית לנהריה. אין ספק שקיימים מקומות רבים אחרים, אך אותם אינני מכיר.

פתיונות נוספים המקובלים על ציבור הדייגים הם הגמברי, הסבידה והקלמרי. שני האחרונים הם רכיכות חסרות עצמות וקשקשים. הם עשירים בורחן ומשום כך הם טובים לדיג לילי. הסבידה והקלמרי ניזונים מדגים זעירים, שאותם הם לוכדים בדרך מעניינת.

ממרכז הראש שלהם יוצר חוט דק דמוי תולעת. הם מסתווים בבוח שבקרקעית הים בעזרת צבע עורם הכהה, ושולחים כלפי מעלה את משושם הארוך. הם מפתלים אותו במים כאילו היה תולעת וכשדג פתי מתפתה, הם מושכים את התולעת המזויפת קרוב לראשם. כשהדג מונק ללכוד את התולעת, הם מצמידים אליו את זרועות הואקום, שבהן הם מצוידים. הדג מועבר ישירות לבטנם, כי אין להם פה, ושם הוא נעכל בחומצות.

הגמברי הוא סוג סרטנית חסרת עצמות אשר על גופה מגינה קליפה עבה. הדייג מקלף אותה לפני שהוא נועץ אותה בחכה.

בשרה רך והדגים אוהבים אותו מאוד. קונכיות וצדפות הצמודות לסלעי הים גם הן נחשבות כפתינות יעילים. כשעבדת בדיג בים סוף, השתמשתי לפיתיון בפסיות קטנות של דגים. אך משום מה, כשהלילות נהיו אפלים, הדלתי כמעט לתפוס דגים.

חובב דג, שהיה במקום עם משפחתו, אסף עבורי קונכיות קטנות, שהיו צמודות לגב הסלעים. בקונכיות אלה השתמשתי כפתינות. פיצחתי אותן והלבשתי אותן על הקרסים בשלשות. החכה נראתה במים כמו פנס. אותו לילה תפסתי דגים אחד אחרי השני, עד שבגמר לי הפיתיון. אם אותו חובב דג, שלצמרי שכחתי את שמו, קורא את הכתבה הזו, אשמח לחדש איתו את הקשר שנתק מאז.

דיג "שרק" בים התיכון

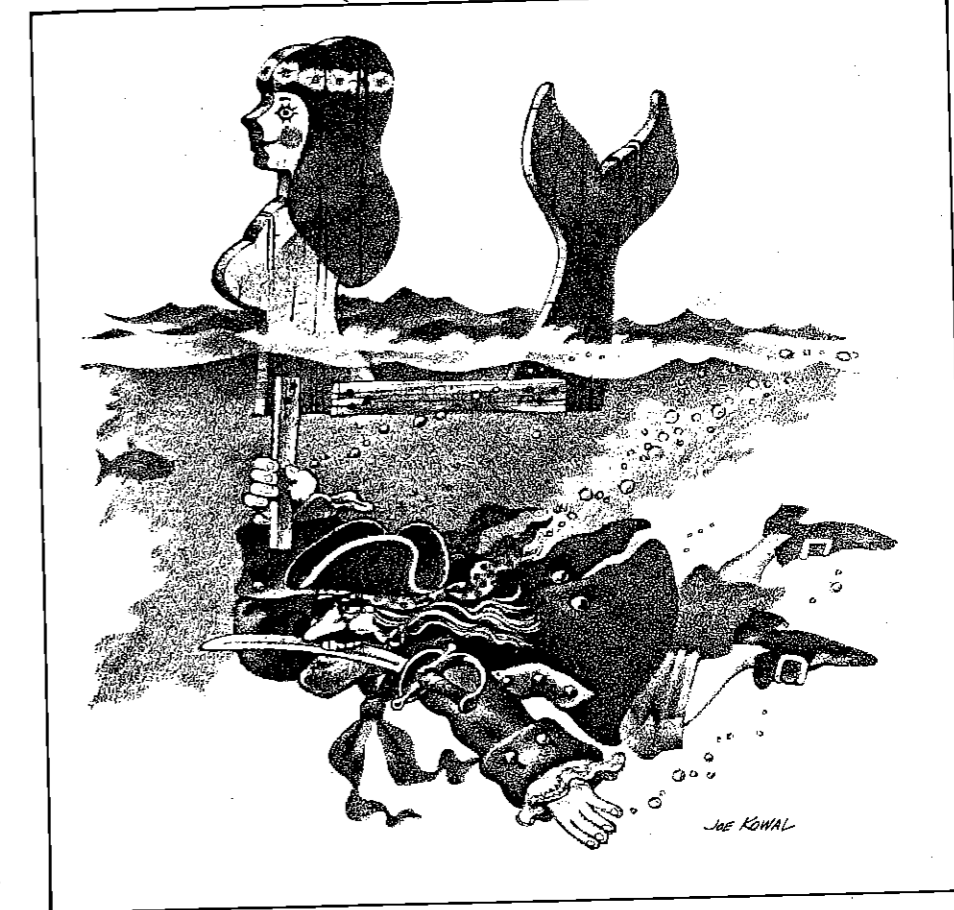
שיטת ה"שרק" היא שיטת דיג מקצועית וותיקה ומקובלת בכל האוקיינוסים והימים בעולם.

יתרון השיטה: ניתן לכסות שטח דיג נרחב באמצעים שבהישג יד של כל דיג ואין צורך בציד יקר ומתוחכם. סירת מנוע או משוטים, חוט דיג, קרסים, פתינות וכוח עבודה המונה שנים שלוש

אנשים וקדימה לים. ה"שרק" מורכב מארגו עץ גדול שבתוכו שני סוגי חוט דיג, האחד עבה, מס' 120, הוא החוט המרכזי הנקרא "באדן". השני חוט דק יותר אליו נקשרים הקרסים והוא נקרא בפי דיגי יפו "בניה" (בנים בעברית). הקרסים נקשרים ל"בניה" ב"קשר צרפתי" וה"בניה" נקשרת ל"באדן" בקשר הנקרא בפי הדייגים "רבטה", זהו קשר דמוי ז. המרחק בין "בניה" ל"בניה" הוא 7-8 מטרים, הדייגים מודדים מרחק זה באמה (כ-20 אמות). אורך ה"בניה" הוא כמטר אחד.

לפני היציאה לדיג, מלבישים את הפתינות על הקרסים. כפיתיון משתמשים בסבידות, סרדינים ומקרונים קטנים. את הפתינות נוהגים הדייגים לאחסן במיכל או בחבית טבולים בהרבה מלח. כך נשמר הפיתיון זמן רב, הוא מתקשה ואינו נופל מהחכה.

את הקרסים עם הפיתיון מניחים על דופן הארגו בצורה מסודרת ומכסים בשמיכה רטובה, השמיכה מצמידה את ה"בניות" למקומן, כך שבעת הטלטולים בים הן לא מסתבכות. כל ההכנות שהזכרתי נעשות בשעות היום בתוך הנמל השקט. בכפרי דייגים בעלי מסורת דיג ארוכה, נעשות עבודות ההכנה על-ידי הדייגים הזקנים,



שחדלו להפליג בים בגלל גילם וכשרם. עוזרים לידם הילדים. היציאה לים בשעות הערב. מפליגים לאזור הדיג לפעמים במשך כמה שעות, תלוי בעומק בו רוצים לדיג, ברוח ובזרמים.

בשעת הגיעם לאזור הדיג המשוער הם מודדים עומק בעזרת "סקאנדיד" (מד עומק פשוט המורכב מחבל ארוך ומשקולת, בחבל קשרים וכל קשר מציין מספר מטרים מסוים). אם העומק מתאים, מורידים למים את ה"שרק" בצורה הבאה: מורידים מצוף שעליו פנס רוח ואליו קושרים חבל באורך עומק המים, בקצה השני קושרים עוגן כבד, אבן או ברזל, אל העוגן קושרים את ה"באדן" ותוך כדי התקדמות הסירה משלשלים את החכות למים. כל 150-200 מטר מצמידים ל"באדן" משקולת בינונית, כדי להצמיד את ה"שרק" לקרקעית הים. כשמגיעים לסוף ה"שרק" קושרים עוגן נוסף ואליו חבל עם מצוף ופנס כמו בהתחלה ה"שרק". הנחת ה"שרק" נעשית בזיגזגים כדי לכסות שטח רחב.

הסירה חוזרת לקצה ממנו התחילו להניח את ה"שרק" בנטיעה איטית. מעשנים סיגריה, אוכלים משהו ומתחילים להרים ראשית, אוספים את המצוף ומכבים את הפנס, מרימים את העוגן ומציבים את ארגו ה"שרק" במרכז הסירה, דיג אחד מרים את ה"באדן" מדופן הסירה, דיג שני רכון על הארגו ומסדר את החוט שהעלה הראשון, את חכות ה"בניות" הוא נועץ בדופן הארגו. אם יש דג על החכה, משחררו הראשון ומניחו בארגו המיועד לדגים. הדייג השלישי, ההגאי, יושב או עומד בירכתיים ומכוון את הסירה ימינה או שמאלה, קדימה או אחורה.

בלילות ירח, נעשית ההרמה בדממה מוחלטת כדי לא למשוך את הכרישים השוחרים לטרף בלילות כאלה. הדגים הנתפסים בים התיכון ב"שרק" הם בעיקר דגים גדולים: "מוסרים", "לוקוסים", "דהורים", "פרידות", "אינטיאסים", "סלעים", "פרידות", "נחשי ים", "חתולי ים" ו"מנטות". בעומק רב (200-400 מטר) נידוגים דג "לוקוס העומק" ו"דג החרב" (דג בעל ממדים גדולים). ישנן ארצות בעלות דיג מפותח כמו יפן, רוסיה, ארה"ב, איטליה ועוד, שפיתחו ומיכנו את שיטת ה"שרק". השיטה הממוכנת נעשית בעזרת ספינה גדולה המצוידת בכננת הידראולית או מכנית. ה"שרק" מורכב מאלפי חכות גדולות הקשורות בחוט דיג עבה, בקצה השני שלו מחובר קליפס. ה"בניה" עם הקליפס מתחברת

אל טבעת הקשורה לכבל פלדה מרכזי הוא ה"באדן". ספינות אלה מכסות שטח של עשרות קילומטרים, באלפי חכות ופתינות.

בתחילת שנת שבעים ותשע, הגיעה ספינת דיג איטלקית לחופי הארץ כדי לדוג בשיטת הדיג הזו. גורמי הביטחון אסרו על דייגיה לרדוג, כיוון שהיו אמורים להשתמש במצופים שעליהם פיסות מתכת הנקלטות בראדארים הבטחוניים. משום כך עזבה הספינה האיטלקית את הארץ.

בשיטה זו דגים את דגי הטונה, דגי החרב וכרישים. אין ספינות ישראליות הפועלות בשיטה זו ויש מקום בתחום זה ליזמים נועזים בעלי מעוף.

דיג חכות בעומק בשחייה

כמו בשיטת הבלון והתפף הצף, משתמשים בחכות גדולות ומטרת הדיג בשיטה זו היא לתפוס דגים גדולים. יש צורך בשני אנשים לדיג מסוג זה. האחד עומד בחוף ומשחרר את החוט מהתפף והשני, המצויד בסנפירי שחייה ובמשקפת צלילה, שוחה לעומק ומוריד את החכה ועליה פיתיון בשטח נקי מעשב ומסלעים. כפיתיון, אפשר להשתמש בחתיכת סבידה גדולה או בפיסת דג, אך עדיף דג חי שחלק מסנפיר הצד שלו קוצץ, כך מסתחרר הדג החי במים ומושך אליו את הדגים הטורפים. בחוף עמידר שמצפון לנהריה הודמן לי לחזות כיצד דייג צעיר דג בשיטה זו, תחילה הטיל חכה במוצא צינור הביוב, שם מרוכזים בורים וסרגוסים. בעזרת הבוס והמצוף שבידו לכד בורי נאה, ומייד הכניסו לדלי מים. בתוך הדלי נעץ את הקרס הגדול בגבו, אחרי כך כרך את קצה החוט על מותניו. כשהדג והמשקולת תלויים בצידי גופו, הוא החל שוחה לעומק, ואחד מחבריו שחרר לו חוט מהתפף. כשהגיע למרחק 300-400 מטר מהחוף, שם היה עומק המים 4-5 מטר, הוריד את הפיתיון וחזר במהירות לחוף. כאן קבר את התפף עמוק בחול והעמיד קרש מתחת לחוט, כסימן. אם יילכד דג גדול, הוא ימשוך בחוט והקרש יפול. ואמנם לאחר שעת המתנה, נפל הקרש. טומי זינק ממקומו והחל למשוך את הדג החוצה. הדג לא ויתר בקלות ועל הדייג היה להיאבק איתו זמן רב. טומי משך ושחרר, בעת שהדג התנגד, עד שלבסוף עייף הדג וטומי הצליח להוציאו לחוף. היה זה אינטיאס ענק, שמשקלו היה למעלה מ-20 ק"ג וכשתלו אותו על השכבה בחוף, הדג הגיע מהגג עד הרצפה. אורכו היה למעלה

מ-1.80 מטר. בפעם אחרת ראיתי כיצד מוציאים בשיטה הזו לוקוס ענק.

הדיג באיי הפראים

בעולם הגדול, באיים נידחים שבאוקיינוסים, מתבצע סוג מסוים של דיג, שאין כדוגמתו בשום מקום אחר. קשה להגדיר או לסווג את סוג הדיג הזה, מכיוון שהוא שילוב של מלכודות, צלצלים, כלי שיט, אבנים, ערביב של אנשים, רעשים בפחיות ושאגות. זהו שילוב של פולחן דתי, הווי חברתי ומקור מחיה חשוב. הדיג מתבצע במפרץ או מפרצון שבו המים שקטים ורדודים. כל השבט, נשים וזקנים וטף, עומדים במים ואוחזים יריעות עשויות קנבוס, עלים ושוורשים. הם עומדים שקועים במים עד צווארם בשתי שורות ארוכות, ויוצרים בכך מבנה חרוט: קצהו הצר בחוף, ובסיסו הרחב בעומק, שם סוגרות

אותו עשרות סירות ובהן גברי השבט. אלה מכים במים בעוז באבנים הקשורות לחבל, מתופפים על תחתית הסירות ועל קופסאות פח דקות. כך הם מגרשים ודוחקים את הדגים אל תוך החרוט. תוך כדי כך מתקדמים אוחזי המחיצות ומצופפים את הדגים לתוך עיגול קטן סמוך לחוף. במצב זה שולפים הגברים צלצלים, חרבות, היצים ומכל הבא ליד, משפדים את הדגים שבתוך המים ומשליכים אותם לתוך הסירות.

הים מאדים מדם הדגים. מיתת הדגים מלווה בתפילות הודיה לאלו הים ובשירים וצהלות הנשים והילדים. המשך החגיגה בהבערת מדורות על החוף, ניקוי הדגים והנחתם על הגחלים הלוחשות. חלקם נאכלים במקום ויתרם מעושנים על מצע עלים ירוקים, ומאוחסנים לימים שבהם לא יזיהה הדיג מוצלח.





שיטת הבלון

את השיטה הזאת ראיתי לראשונה באילת. בשיטה זו פותרים את הבעיה של חוסר כלי שיט, אם רוצים לדוג במים עמוקים. יש צורך בחוט דיג ארוך כ-500 מ' יותר, שתי שקיות ניילון גדולות, משקולת בינונית, חכה אחת או שתיים ופיתיון.

מנפחים את השקיות וקושרים אותן יחד. לוקחים חכה מס' 8-10, שמים פיתיון גדול (דג חי או 2-3 סבידות). את קצה הקרב. נועצים בקשר שבין שתי השקיות. בוחרים בקטע חוף מתאים, כך שהרוח תהיה בגבנו, מניחים את המשקולת והחכות במים בזהירות על מנת לא ליצור קשר או חור בבלונים. נותנים לרווח לגרום את הבלונים ומשחררים חוט באיטיות לפי הצורך. כאשר הבלונים מגיעים למרחק הרצוי מותחים את החוט בתלישה מהירה וחזקה, החכה קורעת את הניילון ומתחילה לדג לשקוע. עתה מתחילה ההמתנה לדג המיוחל. הדגים הנידונים בשיטה זו הם: בים סוף - פרידות, לוקוסים, ארצ'ולות וגם כרישים, בים התיכון - מוסרים, אינטיסים, לוקוסים, ופרידות. בים כינרת - שפמנונים, בורי, אמנון הגליל (מושט) וקרפיונים. כדאי ואפשרי לקשור את הקצה שבידינו למוט, שפעמון בקצהו ולהתפנות לדיג עם רולר או מוט עם מצוף. כאשר נשמע צלצול הפעמון, יהיה זה סימן שנתפס דג ונזכק להוציאו. והואת הדג דורשת מיומנות רבה. כאשר הודג מושך בחוזקה, יש לשחרר מעט חוט ולמשוך שוב ולהמשיך בפעולות אלה עד שהדג מתעייף.

דייגים בצרות

אורכה של ספינת הדיג "השניים" עשרים ושנים מטר ורוחבה ארבעה מטר. בכל מקום בעולם מונה צוות הדייגים בספינה בסדר גודל כזה שישה עד שמונה אנשי צוות. לא כן בצי דיג המכמורת הישראלי. ביום חורף ערפילי אחד היו על "השניים" שני אנשים, אחד מהם הסקיפר ובעל הספינה, דני גולדין, והשני צביקה פרוזניק, איש הצוות היחיד. בשעה שש בערב הודיע האלחוטן בתחנת החוף 4, כי התחזית לעשרים וארבע השעות הבאות תישאר ללא שינוי ושצפוי מזג אוויר נוח וים נוח עד גלי. "השניים" עסקה בדיג חסילונים בין רפיח ואל עריש, מרחק של שתיים-עשרה שעות הפלגה מנמל הבית אשדוד.

התחזית הנוחה עודדה את צוות הספינה להרחיק ללא חשש לכיוון דרום מערב. בחצות, כשהרימו את רשת הערב המשכת משש בערב ועד חצות, התקרבה אליהם ספינת "דבור" של חיל הים. מפקד

ה"דבור" קרא אליהם בעזרת מגבריקול. והודיע כי קלט שדר אלחוטני על סערה עזה ההולכת ומתקרבת וכי בסביבות שתיים אחר חצות צפויה רוח במהירות ארבעים עד חמישים קשר. דני הודה למפקד ה"דבור" על האזהרה וה"דבור" המשיך מזרחה לכיוון אשדוד. האזהרה התקבלה ברצינות ובכובד ראש ואת רשת הלילה גררה "השניים" בכיוון נמל הבית. צביקה הלך לישון בפוקסל, תא השינה הנמצא תחת סיפון החרטום. בשעה שתיים אחר חצות ירד דני מתא ההגה לפוקסל, טילטל את צביקה בעדינות ואמר לו כי הסערה התחילה, כי הים עולה וכי יש להרים את הרשת במהירות. זמן קצר לאחר מכן עמד צביקה על הסיפון, הפעיל את הכנכת ובעזרת הסדרן סידר את הכבל האוחז ברשת על התופים.

דני ניצב בתא ההגה מפעיל את ידיה ההילוכים, מרים ומוריד טורים לפי הצורך. הכנכת ההידראולית הרעישה, הרוח הלכה וגברה וקשה היה לשמוע קול אדם. בעצם לא היה צורך בכך, הפקודות היו מיותרות. הצוות הקטן פעל בתיאום ובמיומנות. לפתע נשמע טרטור מנוע וצעקות ומימינם הופיע סומבוק דייגים קטן. שני אנשים ישבו בו ונפפו בידהם. לאור מנורות הירכתיים של הספינה נראו פניהם המבוהלים. כשהתרומם גל גדול זינק אחד האנשים שבסירה ונתלה על דופן "השניים", טיפס על הספינה ונשכב הסראונים ומבוהל. חברו ישב בחלק האחורי של הסירה, אחז בהגה וכיוון את חרטומה לכל תנפץ על הספינה הגדולה. צביקה ודני הורו לאיש בים לשוט אל ירכתי הספינה. שם הושלך אליו חבל והוא משך את הסומבוק לכיוון הספינה. לפתע, הרים גל אדיר את הסירה והאיש קפץ ונחת על ירכתי "השניים". לרגע עמד המום, אחר כך טולטל ואיבד את שיווי משקלו. בניסיון נואש לאחוז במשהו נחבל ראשו בכנכת והוא נפל. צביקה עזר לאיש לקום והוליד אותו לחדר האוכל, שם ישב כבר הניצול הראשון.

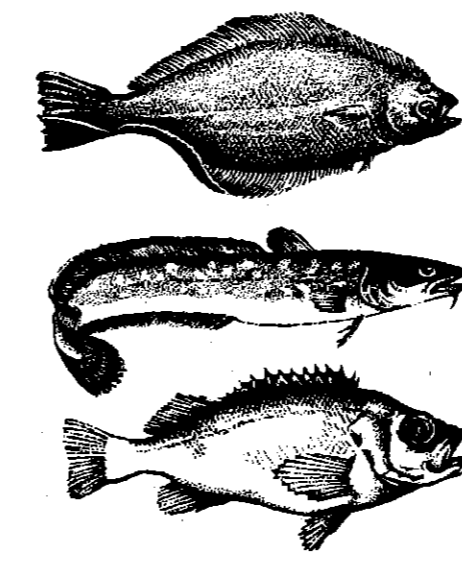
בחמימות הנעימה בתא על כוס תה, ספרו הניצולים כי הם דייגים מדיר אל בלח. הם יצאו בבוקר לים ועסקו בדיג חכות. כשהחלו הערפילים איבדו את הכיוון ומהצהריים הם חגים במעגלים בניסיון להבחין בכלי שיט כל שהוא או בחוף. מנוע הסירה המשיך לטרטר וצביקה הציע לדייג הערבי להעלות את מנוע סירתו לספינה, אך זה סירב להסתכן. הוא סיפר שיש להם מנוע נוסף מתחת לסיפון, אבל הוסיף ואמר שהדבר היחידי שאיכפת להם באותו רגע הוא להגיע לחוף בשלום עם הסירה או בלעדיה.

זמן קצר אחר כך יצא צביקה לסיפון וראה כי החבל, שבו היתה קשורה הסירה, נקרע והיא נעלמה. לאחר שהתאוששו מעט, חדרה לתודעת הניצולים כי הסירה שהיתה מקור לחמם נעלמה. הם התחננו לפני דני שינסה לאתר אותה. דני סובב את הספינה והחל לחפש את הסירה. לאחר זמן קצר ועל אף החשיכה הוא גילה אותה מיטלטלת בין הגלים. הים כבר היה גבהיגלי והרוח החזקה יצרה גלי קצף לבנים. אחרי שיקול קצר החליט דני שלא לסכן איש בספינה בניסיון לתפוס את הסומבוק. מה שהדהים את האנשים על הספינה היה מנוע הסירה שהמשיך לפעול ללא הפסקה והיא חגה במעגלים. לסומבוק היה סיפון שטוח, דבר שמנע את חדירת המים לתוך הסירה. למרות שהגלים הסוערים שטפו אותה ללא רחם צפה הסירה כמו קליפת אגוז.

דני אמר לדייגים הערבים כי הסירה תגיע לחוף עם הגלים והרוחות ואל להם להצטער, אלא לשמוח שחייהם ניצלו. בינתיים הודיע דני לתחנת האלחוט כי אסף לספינתו שני דייגים מדיר אל בלח. תחנת החוף הודיעה זאת למשרת דיר אל בלח, אשר מסרה כי מהצהריים חרדים לגורלם.

בשעת ההפלגה לנמל אשדוד שאל צביקה את הניצולים מדוע לא מודו א העומק בעזרת חבל עם משקולת והפליגו בכיוון העומק הנמוך, שהוא בדרך כלל כיוון החוף. הדייגים אמרו כי היו מבוהלים מאוד ואיבדו כל תבונה ותושייה. כשהגיעה "השניים" לנמל אשדוד המתינה להם ניידת משטרה ולפני שעלו הניצולים לניידת, הם הודו לדני ולצביקה בחמימות רבה.

מתוך "שבט" כתביעת לדיג, תיירות וים.



לתשומת לב:
הכל אמת, זאת שירת חיינו שאי אפשר להתכחש לה!
הנך מכיר זאת אף מנסיונך האישי.
השאלה -
מה עושה אונייה בסיטואציה הקיימת בשיר, כאשר מצבה הטכני מלכתחילה נחות...?

צוות מתאים של קצינים ודירוגים, בעלי כישורים מתאימים, על פי הדרישות האישיות של כל אונייה ואונייה
יאפשר תחזוקה נכונה ומאידך - סיכוי טוב יותר של בטחון!!!

מיכה



עולם... ומלואו...

השמים אפורים, השמים שחורים, הרקיע אפל... האופק נעלם, האופק אבד... האופק איננו... הים גבה גלים... הרים של גלים... נחשול משתולל... בין נחשול לנחשול - עמקים ותהום... ישמרנו!!!

את מחול השדים... מחול הבלהות... מרקידה - תזמורת... תזמורת ללא כלים... מנגינה של רוחות... קיים - מנצח...? מסביב - שורק... וצורם... זה חודר ומורט... הכל רוקד... זה מחריד... מאיים... העולם רותח...

הרוח גברה... האוקטבות עלו... הסערה משתוללת... הים התרומם, האופק... זה הגל האדיר - המתקרב במרחב... המצולה - פעורה למרגלותיו... מעמיקה אף מתגלגלת... יחד - מפנים מקום... לנחשול הבא... אחריו... אחריו...

השמים אפורים, השמים שחורים... הרקיע מואר... אור ברקים... ברקים של חשמל... של מתח... של פחד... זה אור מסנוור... אור מהמם... חותך... ואכזר... זאת עוצמה... מתפרקת... כולה הוד עמוק... וחד!!!

לפתע... נשמע... זה מקפיא... מקפיץ... מסמר... מתגלגל בחלל... מרעיש עולמות... אף יותר... מכנים זאת רעם... אך מתכוונים למשהו... אחר... קולו אדיר... חזק וכביר... והרעש - גובר... וגובר...

השמחה גדולה... החגיגה נמשכת - מחול שטנים!!!
הגשם מצליף... שוטף... הכל ללא רחם...
הברק חותך שמים... הרעם מגלגל פיצוצים...
הרוח משתוללת... מקימה גלים - הרם... הרם...

המהומה כבדה... התוהו רב... אונייה...? כן אונייה!!!
על גל הרים... חרטום אל על... נישא כלפי שמים...
חרטום רוטט... עצר תנופה... שינה כיוון... החל... אוייה...
ליפול עמוק... אל תוך התהום... תהום שבין גלים...

חרטום פונה אל מצולות... מחליק, נסחף באין בולם...
חרטום עצר... לא יאמן... אך נעלם ואין רואים...
חלף, עבר נחשול אדיר... כיסה חרטום... ממש זועם...
הנה חרטום... לא... כן, צץ ונעלם... צץ בין גלים...

גל רודף גל... רוח פרצים... הגשם נשפך אל הים...
ברקים מכל עבר... שמים אפלים... הרעם - מתגלגל... מתגלגל...
סערה מסביב... סערת היקום... אחת מיני רבות בעולם...
בים הסוער... שטה אונייה... חרטומה - מקפץ... מיטלטל...

בגשר - שלושה... שלושה אנשי ים... ספן, חובל וקפיטן...
אוחזים חזק... בכח רב... עוצרים הגוף... שמה יפול...
יש מחסה, תופסים פינה... פינת מגן... אולי - איתן...
הפה סגור... אין מדבר... כולם מבט - אל המחול...

ההגה... נע כמטרופ... ימין ושמאל... לשמור נתיב...
ספן אוחז בהגה יד... עושה הכל... אך אין עונה...
חובל מחליף ספן מייד... יש הצלחה... זה... זה... מגיב...
אך מתקרב - נחשול אדיר... והטיטול... מחריד... קשה...

נפח עצום - של מי הים... כיסה חרטום... סיפון שטף...
פילס דרכו אל המגורים... כולו גועש... לפרוץ מחסום...
שבר עמוד... כופף צינור... קרע תמיכות... הכל... סחב...
נותרה... רק האמונה בלב... כל זאת יחלוף... כמו חלום...

רוח... איתנים... רוח... מלחמות... רוח... סבל...
מסביב... שאון... תנועה... צבע... כח סתר... בכל שולט...
אלו דברי אלוהים... חיים... אלינו... מהרהר... רב חובל...
עם כל הכבוד לו... במרומים... בלב פועם... חשש... כבד...

מדחף טובב... מדחף דוחף... מדחף נע... קדימה...
אל תוך הגל... חוצה תהום... שומר נתיב... חילופי...
מדחף פועל - זה אות חיים... יוצר תקווה... בלב פנימה...
השפתיים נעות... בתפילה חרישית... "שמור על קצב"... מדחפי...

אזעקות התראה... אנחות יסורין... פורצות לחלל...
בחלל האוניה... בו אגור הכח... כח המדחף...
מערכות זועקות... יש שינוי... לרעה... ובכלל...
לעשות משהו... עד יעבור זעף... והזעם אינו חולף...

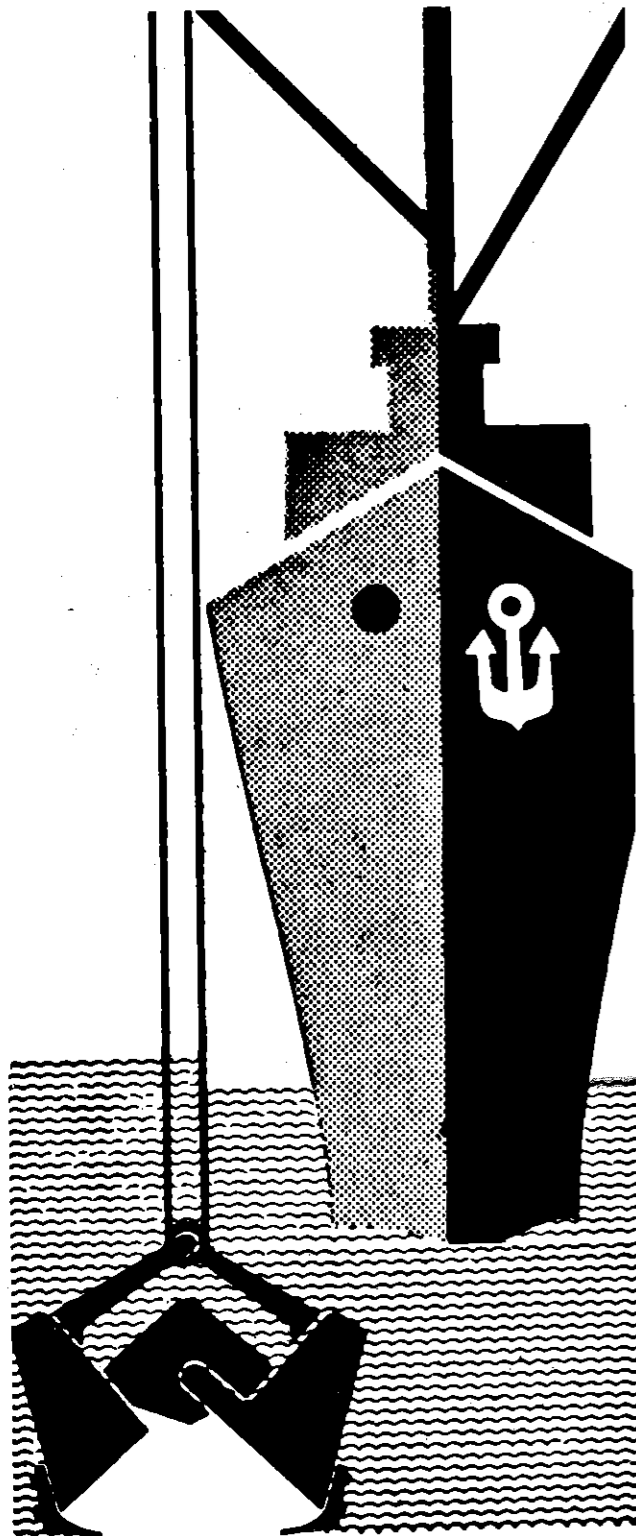
בחדר בקרה... נמצא מכונאי... דרוך ומתוח...
מנורות אדומות... מנצנצות מול עיניו... כל אחת סיפור...
לכל סיפור כזה... יש גיבור שלו... עם סוף פתוח...
לעייתים טוב... לעיתים גרוע... זה בוודאי... חמור...!!!

צינורות הקיטור... אדירים בגודלם... לחצם גבה...
נעים לכל צד... על פי קצב טילטול... טילטול אונייה...
אנחות קורעות לב... נשמעות מכל עבר... כקול התן... צבוע...
שירתן של תמיכות... צינורות... משאבות... והיד נטויה...

המדחף מסתובב... הקצב - לא אחיד... יורד ועולה... שוב...
וחס...

אניות משא אלים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל
בשרות הכלכלה הישראלית



קטעים מתוך "הקריאה אל האוקיינוס" מאת לורד ביירון תרגום: מיכל ליטובסקי

גול, גולל מימך, ים התהום, אפל, כחול
אך שוא רבוא ציים עליך יסתערו
האדם - על אדמתו בלבד ימיט חורבן, אולם
כאפס שליטתו עליו חופיך. על שדות מימך
אתה הוא המחריב; אף לא שמך
בס משברי העלול, מלבד שברי עצמו,
כשפתע, כטיפה קטנה של גשם,
בתהומותיך, באנקת ברעות, ישקע,
לא יָשָׁם לו, ולא קבר ולא פעמוני תפילה.

חופיך - ממלכות שמלכך לא זכר עוד להן,
אשור, יוון ורומי, קרתגנה - אי הם?
בהירותם, או תחת עול עריץ
כולם את עצמתם ממך תמיד ינקו
והחופים אשר לזר, לפרא ולעבד נכנעו
הפכו עיי מדבר ברקבונם.
אך לא אתה! איתן אתה תמיד ורק
משחק גליך צורתם יחליף.
הזמן לא יקמט כחול מצוץ
וכאז, בורזה לידתך, תגול מימך גם עתה.

בראי מימך הכחולים, כלילי ההוד
דמותו של אלהים-לנצח תשתקף,
אם בזיו שלוה או ברוח סערה,
אם במשב קליל או בגעש הגלים,
אם בקרח הקטבים, או במחנק שרב,
באופל פעימתך כבדת האון
אדיר אתה, לא גבול לך, לא תחום,
דמות האינסוף הנך, כס מלכותו
של הנסתר; הן מפלצות אימה
תוליד אף ביוון קרקעיתך
וישותך כופה כניעת הכל.
וכך פועם אתה, בהוד בדידותך
באינסוף עמקי מימך ובחיל עריצותך.

ואהבתך, אוקיינוס! בנעורי
להיות נישא על רכסך היתה שמחת חיי,
עודני ילד, על ניתוזות שברי גליך התענגתי,
וגם בהאפירם, עם קרוב הסערה,
אחזה בי אימתם בנועם ובחדוה
כי האמנתי בך, היס, כבן לאב,
כשכף ידי על רעמתך המקציפה,
כאז כן גם עתה.



בתאום - עם "ראשי" איתור הנזקים... להקל המצוקה...
העימות... קיים... בין אדם ועולם... בניצוח... האל...

הצוות נחלץ... להשיב - הסדר על כנו... לאמדו נזקים...
ללקק הפצעים... במידת האפשר... לטפל בכלים...
לעצור סכנה... שתקבע גורלות... למנוע סיכונים...
ליצור אפשרות... לעבור המכשול... עם כוחות חדשים...

השמים בלבן... עננים משתנים... הרקיע אפור...
האופק נעלם... האופק קיים... האופק מופיע...
הים... גבה גלים... הרים של גלים... נחשול - מאחור...
טילטול... פה ושם... המדחף מסתובב... התרטום מצדיע...

גל רודף גל... הרוח נחלשת... הגשם... יורד קצרות...
ברק... בודד בשמים... עננים - אפור ולבן... הרעם נשמע
במרחק...
זה... סימן לטוב... מוקדם להמר... מעודד... ממלא לבבות...
על... שפתיים קמוצות... העלה חיוך... שנדחק בעבר... ונמחק...

עננה לבנה... השמים כחולים... הים... ירוק וכחול...
האופק אדמדם... השמש עולה... קרניה... שוטפות עולם...
השחף בחוף ממריא ונוחת... לרגע יוצא במחול...
דמעת... שמחה... בעינו של ספן... מה אתך... יורד ים.

קרחי מיכאל



הנתיב אינו ישר... מלא תהומות וגלים... עוצר... משחרר...
סיבובים...
הכח... ששורר ונבלם - טרם עת... דוחק במקורות... לצעוק
חמס...

שסתומי בטחון... פוערים את... הפה... זה מיילל... אלוהים...
כל טילטול אוניה... הנוסף לסידרה... רק מגביר מהומה...
אנחות... יללות... זעקות... מנורות... זה ביטוי... מאבק...
מאבק לחיים... לחיי אוניה... אנשים... אמונה...
המדחף יסתובב... חייב בתנועה... אין פשרות...
וחלק!!!

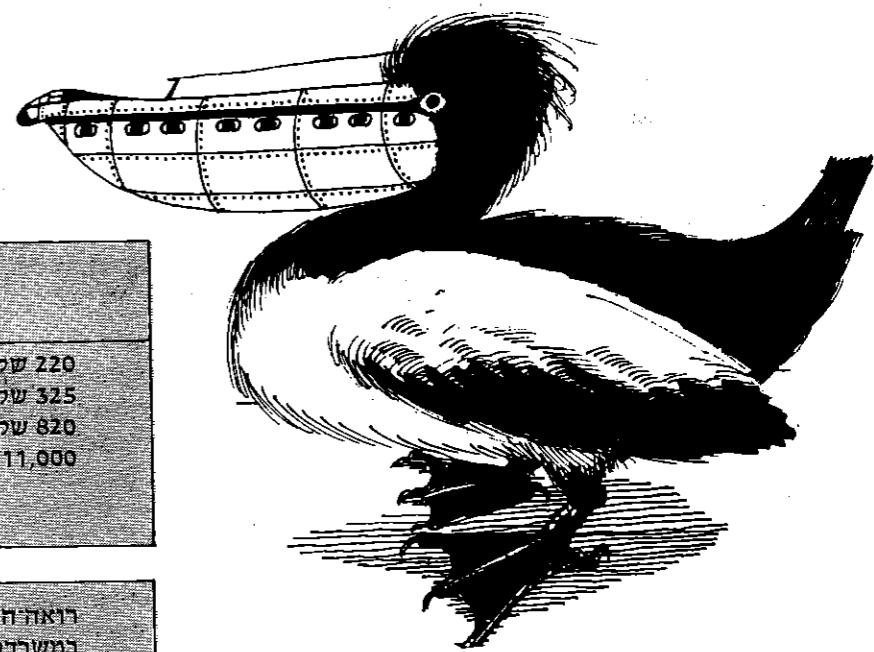
מגורי אנשים... נעולים מבפנים... אין יוצא... אין נכנס...
דלתות... חלונות... וכל שאר יציאות... מפני גל... חסומים...
בכל חדר קיים... באלאגן... נוראי... כולל ציוד... שנרמס...
זה מצביע על... קיים מאבק... המאבק הוא אלים...!!!

התקופה ארוכה... הפסקנו לספור... מהרהר... האחד...
בעבר... חלף במהרה... ואיים פחות... חשב האחר...
אין... מדבר... אין... פוצה פה... קיים - המבט...
מבט האומר... ידענו גם זאת... אסור... אסור לוותר...!!!

טילטול ענקים... טילטול רב עוצמה... זעזוע... מבלבל...
סיפוני המתכת... נעו כמיתרים... מיתרי... הכינור...
החרנים... זערו... על פי קצב... האנטנות... שמעל...
נדמה... לפתע... זהו... הסוף... סוף... שחור...

לא... לא... זאת תפנית בכיוון... לצורך בדיקה...
ולחפש... נתיב חדש... ככל שניתן... החליט... רב חובל...

הודעות לחברים



הלוואות מבטחים

קונסטרוקטיביות, שיפוצים, ריחוט	220 שקל
ריפוי, סילוק משכנתא, רכישת רכב	325 שקל
דירה (לחבר, לבן/בת)	820 שקל
משכנתא ראשונה באמצעות משכן	11,000 שקל
ב-12.5% ריבית בחישוב שנתי + חצמדה	100%

רואה החשבון, מר אליעזר פרומר, מקבל בכל יום ג'
במשדרי האיגוד, בין השעות 14.00-12.00
כתובתו: רח' מוריה 9, חיפה, טל' 04-380011



חברה לתעשייה וספנות
"תרשיש" (1978) בע"מ

INDUSTRY & SHIPPING COMPANY
"TARSHISH" (1978) LTD.

ת.ד. 33448 חיפה 31333
טלפון: 04-666138

טלקס: TARCO 46603

בעלי האניות

"פלמח 2" (צים סידני)
ו"מורן"

ינור שדותי ים בע"מ

כתובתנו:
רח' המגינים 53 בית רסקו
ת.ד. 33972 חיפה 31339

מספרי הטלפון:

04-523281-2-3

סניף אשדוד: מיקוד 77120 ת.ד. 4013
טל. 055-22501 / 25878
מען למברקים: ינור
טלקס: 31835

מריקו שיפינג לימיטד

MARICO SHIPPING LTD.

בת-גלים / חיפה רחוב פנת'גן 2, ת.ד. 8005
2, Pinat-Gan Str., P.O.B. 8005 Bat-Galim/Halfa
TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מפעילי אניות
Ship Operators



שירותי טנקרים בע"מ

תל-אביב, רח' אחזת בית 6, טל. 6-651923-03

מנהלי ספנות עבור:

פו - חב' נפט בע"מ, דלק -
חברת הדלק הישראלית בע"מ, סונול ישראל בע"מ,
בתי זיקוק לנפט בע"מ, נתיבי נפט בע"מ,
חב' החשמל לישראל בע"מ

מזל טוב

הולדת בן או בת

בן	2/ח	אלכסנדר לויז
בן	ר/ח	גיא גילרון
2 בנות	2/ח	מיכאל חביב
בת	ר/ח	צבי יוסף
בן	1/ח	עמיאור קירזשבר
בן	כל/ר	זאב דברת
בת	2/ח	גבי שרון
בת	2/מ	משה פרץ
בן	קצין ח'	שלמה וינברג
בת	מ/ר	יחזקאל נקר
בת	1/ח	זאב ליבוביץ
בן	מ/ר	זאב אדמון
בן	1/ח	מאיר מאיוסט
בן	ר/ח	ויקטור ברנט
בן	1/מ	מאיר נבון
בן	1/ח	טמיר מיכאלי
תאומים	אלחוטאי	זאב ניר
בת	1/מ	בני צליק
בן	1/מ	פואד שחוק
בת	2/ח	נרי גיאת
בת	3/ח	יצחק אבולעפיה
בת	2/ח	אבי ברכה
בן	מ/ר	לאון גרוס
בן	ר/ח	שלום כהן
בת	מ/ר	דורי שלמה
בת	3/ח	אברהם אבוטבול
בת	1/מ	דוד יואל
בת	אלחוטאי	חיים זיתון
בן	2/ח	יצחק צרויה

הולדת נכד או נכדה

משה אלון ר/ח נכד

נישואין

ארמונד בן אבו כלכל ראשי
(הבן)
שמחה קפוזה 2/ח
ירון עמוסי קצין השמל
מיכאל לוינזון 2/ח
שלמה אלימור מ/ר
(הבת)
יהושע שפיר 3/ח



בר-מצווה או בת-מצווה

זאב בלייר רפאל סקאזי
בן ציון טוב אביטל רענן
יעקב זלקוביץ קצין ראשון
כלכל ראשי 2/מ
קצין ראשון 2/ח
קצין ראשון 2/ח
בת-מצווה
בת-מצווה
בת-מצווה
בר-מצווה