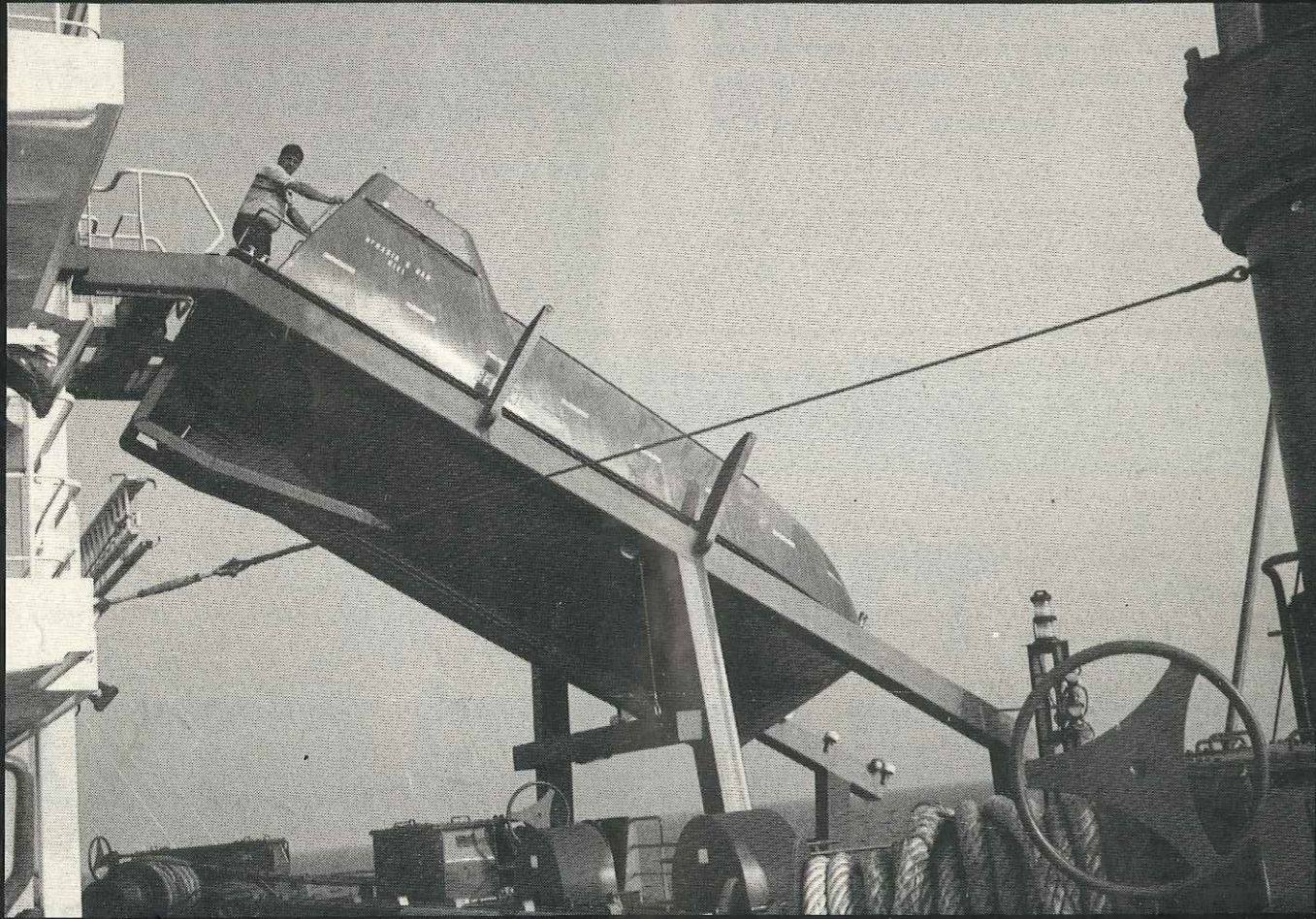


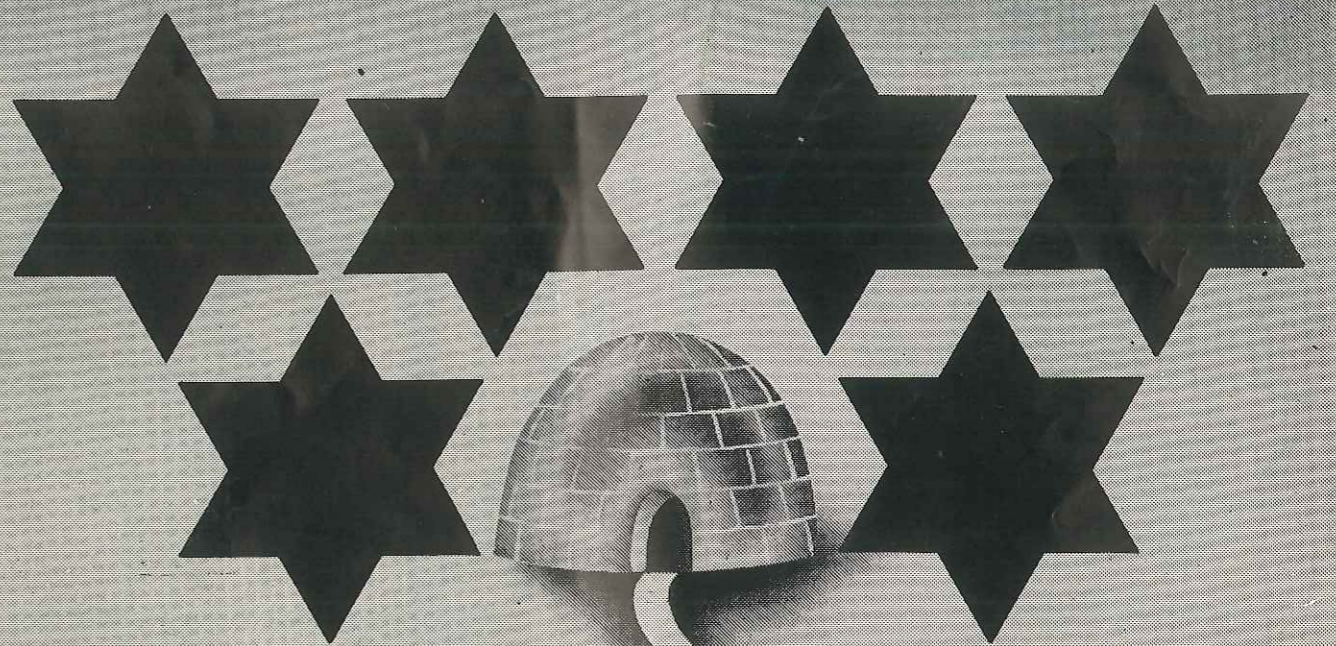
גליון מס' 28 · שבט תשמ"ח · פברואר 1988

בטאון קצין הים הישראלי

לעידן חדש -



או נמישה?



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



צים
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

גליון מס' 28
שבט תשמ"ח
פברואר 1988

העורך: שלמה אלימור
המערכת:
דוד קריץ
אלי רומנו
יהושע שפירא

גרפיקה: חוה רשף
סידור והפקה: תירוש בע"מ

דבר העורך

כאחד שעסק בהוצאת הבטאון בעבר, הופתעתי מחוסר ההתייחסות של חברינו למכלול הבעיות העומדות על הפרק.

עם כל הכבוד לעמדותיהם של המזכירים הנבחרים, שימש בטאון זה בעבר כבמה להבעת דעות החברים, כצינור לרעיונות ולוויכוח חופשי, ויותר מכל כהיזון חוזר לפעילותם של הנבחרים.

היום, כחצי שנה לאחר הופעתו של הבטאון הקודם, הגיע לידינו מעט חומר כתוב שנשלח על ידי חברינו באניות ומהשלוחות החופיות, כך שגם הפעם יבוטאו בעיקר דעותיהם של המזכירים.

אנו סבורים, שעיתון היוצא לאור מטעם איגוד מקצועי, תפקידו לשמש כלי ביטוי לכל חברי האיגוד. הינכם מוזמנים בזאת לכתוב אלינו בכל נושא בעל ענין ציבורי, ואנו נפרסם לפי אותם כללים מנחים שנהגנו בעבר.

בימים אלו התבשרנו על החלפת חברי מועצת העובדים המסורתיים ב"צים". אנו מאחלים הצלחה לפעילים החדשים ומקווים שיחד עם אותם חביבי ההנהלה תחלוף גם אותה ערינת כלפי עובדי הים, שהיתה נחלתם של אותם עסקנים, שדאגו לעצמם קצת יותר מאשר לשולחיהם.

מ/ר שלמה אלימור

מה בגיליון

| | |
|---|---|
| <p>9 תמונה ים-תיכונית מאת יגאל מאור</p> <p>12 סיפורים מן החיים מאת שלמה אלימור</p> <p>15 אני סבור ש.....</p> <p>19 על הכשרת רבי חובלים והסמכתם: עבר, הווה, עתיד מאת ר/ח בכיר שלמה פלט</p> | <p>2 דו"ח מזכירות</p> <p>5 התייעלות או התפגרות מאת ר/ח דוד קריץ</p> <p>6 האיגודים ושינויים ארגוניים על האוביות מאת שלמה אלימור</p> <p>8 מצב צי הסוחר בארצות המערב ואצלנו מאת ר/ח ישעיהו גרומן</p> |
|---|---|

phone file

"רמוז"

בטוח ופיננסים בע"מ

מנכ"ל: א. וילק

35 שנות ניסיון מוצלח בכל ענפי הביטוח הקיימים - ביטוח רכוש, רכב, דירות, נסיעות לחו"ל, תאונות אישיות, ביטוח חיים וכו'.

רכשנו ניסיון רב בביטוחים הספציפיים לעובדיהם לכל דרגותיהם, כגון: ביטוח למקרה מוות, נכות מלאה לצמיתות וכפל-תאונה, החזר ימאי מחו"ל כשקורה אסון למשפחתו בארץ.

בקרוב נציע תכניות ביטוח חדשות: ביטוח טיפול בשיניים, ניתוחי לב וכו', לאחר שנתאימן לצרכי עובדיהם.
אנא, פנו אלינו ונשמח לשרתכם.

משרד ראשי:

רח' החשמולאים 90, תל-אביב,
טלפונים: 03-5615183/4/5
סניף חיפה
שער פלמר 1, חיפה
טלפונים: 04-674318-20-21

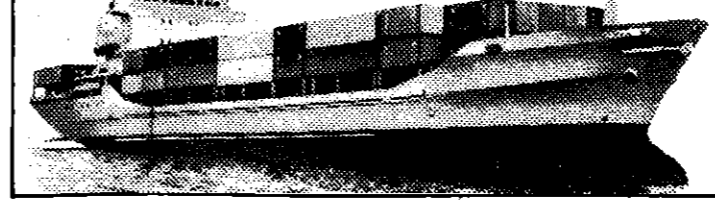


ISCONT SHIPPING LTD

קו סכנות סדיך לשרות היבואנים והיצואנים

אלאיוף ושוח' ספנות בע"מ

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



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

**CARMEL ALTONIC
CARIBIC** ו-
אוניות מכולה חדישות



דו"ח מזכירות

עופר, שנתפסו כמפעילים יעילים יותר ובעלי גישה ניהולית שונה.

נראה, שתהליך זה, שהתחיל לפני כמה שנים והתגברותו לאחרונה, הדליק נורה אדומה באיגודי הימאים. "צים", שנתפסה וכחברה יציבה ובעלת פעילות מגוונת, הפתיעה (אולי) במהירות השינוי וגרמה לאיגודים לבחון מחדש את מגמות השינוי וההיבטים המשפיעים ישירות על תעסוקת חבריהם. בשולי התהליך הנ"ל קמו וגם נפלו כמה מפעילי אניות, שהשפעתם מיוזערת על הספנות, והעסיקו את האיגודים בהשגת פיצויי פטורים לחבריהם שנפלטו לשוק העבודה. לא נתייחס כאן לפעילותה של חברת הספנות "אלים", העוסקת בשוק הובלות בתפוזרת לצידה של "צים", בחלוקה קבועה וללא הפריה הדדית.

תמונה זאת של הספנות הישראלית, בליווי מדיניות מכוונת של החברות והממשלה, צימצמו בצורה ניכרת את מספר הקצינים הישראליים, ויצרו חוסר בכוח-אדם מקצועי, שספק אם ניתן למלאו גם אם יוחלט על שינוי מגמות. נראה, שמשמעותן של תמורות אלו בספנות הלאומית בארצות המערב ובישראל בפרט, נתפסו עליידי האיגודים באיחור בגלל השפל הכלכלי בענף וחוסר התעסוקה שנוצר בעקבותיו.

היום, לאחר עשר שנים של שקט תעשייתי בספנות הישראלית ופשרות רבות, נשמע קולנו כ"קול קורא במדבר" בכל הנוגע לעתודה חרשה לצדיה-סוחר.

לאחר סקירה זאת ברצוננו להציג בפניכם התכתבות, המדברת בעד עצמה והממחישה את האמור לעיל:

לכבוד
איגוד קציני הים
רח' הפרסים 22,
חיפה

א.ג.

הנדון: א.מ. קדמה

בהמשך למגעים שהתקיימו בקשר לאניה הנ"ל, הגענו עתה למצב שעלינו לקבל החלטה בקשה לעתידה.

כידוע לכם, אין לנו עבור האניה תעסוקה הולמת, ולכן עומדת בפנינו הברירה למכרה או להוציאה מהשירות ולהעמידה, עד אשר תמצא לה תעסוקה.

אלטרנטיבה אחרת היא, שהאניה תועסק ע"י נגב סטאר, בתפעול "האחים עופר", אנו מעדיפים אלטרנטיבה זו, מאחר שהיא משאירה את האניה בתעסוקה במסגרת המשק הישראלי.

לאור הנ"ל הרינו להודיעכם בזה, כי אנו מתכוונים להעביר את האניה הנ"ל לתפעול "האחים עופר", לאחר הגעתה הצפויה לישראל בהפלגתה הנוכחית.

בכבוד רב,
ר/ח י. אורן
מנהל יח' כ"א ימי
"צים"

לכבוד
ר/ח יוסי אורן
יח' כוח-אדם ימי
"צים"
חיפה.

א.ג.

הנדון: העברת א/מ קדמה

בהתייחס למכתבכם מתאריך 17 לדצמבר ש.ז., הופתענו לשמוע על מגעים שהיו, כביכול, בינינו על הנושא הנ"ל.

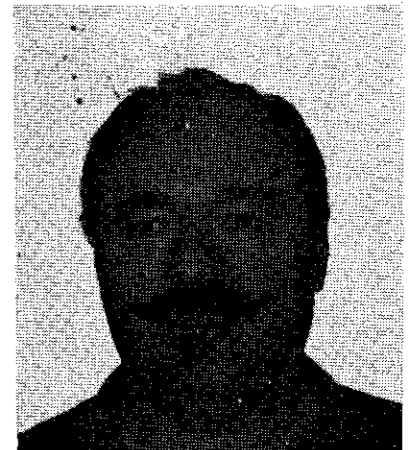
קביעתך, שידוע לנו על חוסר תעסוקה לאניה קדמה מוטעית, ונהפוך הוא - ידוע לנו שקיימת תעסוקה רבה לאניה מסוג זה.

אנו מתנגדים בכל תוקף לפעולה חד צדדית מצדכם, הפוגעת בחברינו הקצינים, ונעשה ככל יכולתנו לסכל מגמה זאת.

בכבוד רב,
האיגוד הארצי לקצינים



ר/ח דוד קריץ



מר/ר שלמה אלימור

החלטה

1. בעקבות פניה בכתב של חב' "צים", כי ניתנו הוראות ע"י איגוד קציני הים להשבית אניות "צים" בחור"ל וכי נתגלע סכסוך בהשבתת האניה "צים קילונג" בנמל הליפקס - קנדה, וההוראות להשביתת האניה "צים ניו-יורק" בנמל ברצלונה עם סיום הטעינה בעוד שעות ספורות.

2. זימנתי את נציגי חב' "צים" ונציגי איגוד קציני-הים, להתיצב בפני היום בשעה 15:00.

3. למרות שהובהר לנציגי איגוד קציני-הים כי לטובתם יהיה אם יבואו וישמיעו דבריהם וכי גם אם לא ינצלו את הזכות להשמיע עמדתם תינתן ההחלטה, לא הופיע כל נציג של איגוד קציני-הים-עד עתה.

4. את חב' "צים" ייצג מר שטיינוג, ראש מינהל הצי ולאחר ששמעתי את דבריו ולאחר שהשיב לשאלותי, הגעתי למסקנה כי אין סיכוי ליישוב הסכסוך מיד ולכן עלי לאכוף הסדר זמני כדי לאפשר הפלגת כלי השיט המושבתים ולמנוע השבתת כלי שיט אחרים במקומם.

5. מאחר ונדע לי כי לא הוכרז כל סכסוך עבודה על-פי חוק יישוב סכסוכי עבודה - תשי"ז 1957 ולא נשמרה תקופת הצינון הקבועה בחוק הנ"ל וכמו כן לא שוכנעתי כי היתה דחיפות כל שהיא בהפעלת אמצעי השבתה קיצוניים כמו השבתת אניות בחור"ל, החלטתי לקבוע את ההסדר הבא:

א. איגוד קציני-הים יבטל מיד כל הוראה שניתנה להשביתת אניות "צים" בנמלים זרים. (העתק מן ההוראה ימסר לידי) כמו כן ימנע איגוד קציני-הים מלתת כל הוראות להשביתת אניות "צים" בנמלים זרים במשך 30 יום ממתן החלטה זו.

ב. על איגוד קציני-הים, אם רצונו להכריז שביתה, לעשות זאת על-פי הכרזת חוקית ותקופת צינון כנקבע בחוק ליישוב סכסוכי עבודה.

ג. חברת "צים" ואיגוד קציני-הים חייבים להודיעני בכתב, תוך 15 יום, על הצעדים שנקטו ליישוב הסכסוך שבגיננו הושבתו האניות.

ד. החלטה זו, שדינה כדין הסכם קיבוצי (ע"פ סעיף 93 לחוק הספנות (ימאים) תשל"ג - 1973) תובא לידיעת כל קברניטי אניות "צים", בתוספת אוהרה, כי הפרתו תהווה עבירת משמעת.

ניתן בחיפה
היום 22 בדצמבר 1987
שעה 16:00

ש. אזולאי
המפקח הראשי על הימאים
משרד התחבורה
מינהל הספנות והנמלים

לכבוד
איגוד קציני הים
רח' הפרסים 22
חיפה

א.ג.

הנדון: האניה "קדמה"

בהמשך למכתבנו בנדון, הננו להודיעכם, כי העסקתה המתוכננת של האניה "קדמה" ע"י "נגב סטאר" בתפעול "האחים עופר", תידחה כנראה לחודש מרץ 1988. אנו ניזום ישיבה עמכם בנושא.

בכבוד רב,
ר/ח י. אורן
מנהל יח' כ"א ימי
"צים"

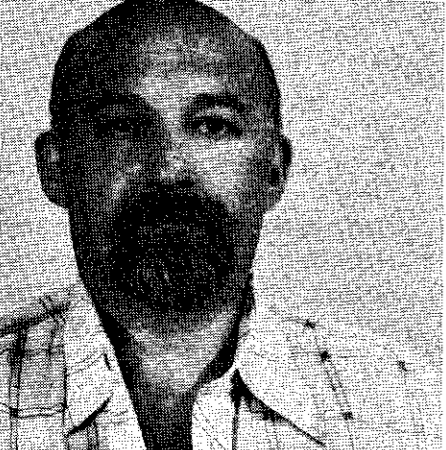
סוף סיפור זה נגמר כרגיל בבית-דין לעבודה, שם דחתה השופטת הגב' קציר את בקשת "צים" לצר-על-תנאי נגד איגוד קציני-הים בציניה, שיחסי-עבודה טובים בין מעסיק ועובדיו אין לנהלם דרך

בתי-דין. לגבי המפקח על הימאים ברצוננו להודיעכם, שאותו פקיד מלא-חשיבות של אגף הספנות העוין, חרג מסמכותו בהתערבותו בסכסוך-עבודה, לגביו אין לו שום עמידה לפי חוק יישוב סכסוכי עבודה. הסתמכותו על אותו סעיף בחוק ספנות ימאים הינו מעשה זדון או חוסר הבנה מוחלט של סעיפי החוק. אנו רואים בחומרה את חוצפתו של אותו פקיד, המעז לאיים על רבי-חובלים, ובדעתנו לפעול נגד תופעות מסוג זה של נסיון הפחדת עובדים מצד בעלי שררה או הנהלות הסבורות שזאת הדרך להשתייחסי-עבודה.

לאחר חתימת הסכמי העבודה, בהם ניתנה תוספת של 12.5% על שני מרכיבי השכר, התגבשה הדעה ששני האיגודים, על כל מרכיביהם, ינהלו במשותף את המשא-ומתן לקראת ההסכם החדש, בהתחשב בניסיון שהצטבר אצל התמימים שהאמינו שהבטחות חברות הספנות הן מטבע עובר לסוחר.

מזכיר חטיבת רבי-החובלים ומכונאים ראשיים, ארז עברי, הוחלף על-ידי שלמה אלימור, ואנו מאחלים לשניהם הצלחה בתפקידם.

פעילות האיגוד מתרכזת במאמץ מוגבר להשפיע ולשכנע את כל הגורמים העשויים לעזור לשינוי המגמות לחיסול הספנות הישראלית על-ידי חניקת עתודותיה. על אף שקולנו הוא כ"קול קורא במדבר", אנו תקווה, שלפחות הממשלה תמלא את חובתה להצלת תעשייה מפוארת ורווחית, שהוקמה במאמץ גדול ובסיטואציה היסטורית, שספק אם תחזור על עצמה.



כ/ר יהושע שפירא



ח/1 אלי רומנו

בימים אלו חזר ופנה האיגוד למוסד לבוררות מוסכמת בנושא השוואת השכר של מפקחי משרד התחבורה והמדריכים הימיים לשכר רבי-חובל בחוף, בהתחשב שלא הושגה סגירת פער בארבע השנים האחרונות, בהתאם לפסיקת המוסד הנ"ל. במקביל לתביעות השכר גם מתנהל מאבק על תקנים שנסגרים על-ידי משרד התחבורה, עם פרישתם של מפקחים מהמערכת.

ב"צים" מתנהל מאבק ממושך של מעמדו של איגוד קציני-הים, במינוי חברים לתפקידי מפקחים בחוף. בזמן האחרון מתעלמת ההנהלה בצורה בוטה מרצונו של האיגוד להשתתף במינויים אלו במסגרת מכרז, בכדי למנוע את הפרוטקציוניזם החוגג בכיפה. להבדיל מההנהלה, חייב האיגוד הסברים לכל חבריו, כאשר אנו שותפים למינויים, בנוסף לאינטרס שלנו לשמור על אפיק קידום לרבי-חובלים ומכונאים ראשיים לאחר שנות עבודה בים. מעוניינים אנו שמיטב הכוחות המקצועיים יגיעו לפיקוח, להבדיל משיקולי ההנהלה שניסתה למנות כמפקחים אנשים מחוסרי כישורים מספיקים מתוך מניעים פרוטקציוניסטיים.

אנו "איננו מבינים" מדוע מתערבת הנהלת "צים" בהגדרתם הארגונית של העובדים בניגוד לפסיקת ההסתדרות, ומתנה קבלת תפקידים מסויימים במערכת החופית בהעברתו של המועמד למסגרת ועד הפקידים. אנו שואלים, כיצד יתכן שהמסגרת הארגונית של רבי-חובלים והמכונאים הראשיים עובדי "צים" איננה לגיטימית באותה מידה כיתר ארגוני העובדים בחברה? איגוד קציני-הים איננו יכול להשלים עם הדה-לגיטימציה המוטלת עלינו ע"י הנהלת "צים", אפילו שאין בכוח ההנהלה למנות את המזכירים לתפקידים יוקרתיים (לפחות לא בזמן כהונתם כמזכירים). אחד האבסורדים הגדולים הינו מינוי רבי-חובל לתפקיד מפקח ימי ראשי והתעקשות ההנהלה שאיש זה יהיה מוגדר ארגונית עם ועד הפקידים, ובשום פנים לא להשתייך לאיגוד קציני-הים. לא ידוע לנו על מסלול פקידותי של רבי-חובלים ומדוע תאסר המשררה המקצועית ביותר בחברה על חברינו רבי-חובלים בים או במערכת החופית?

בקרב יפתח משאומתן להסכם עבודה למפקחי חברת "צים" ואנו מקווים, שנצליח לגשר על הפערם בתפיסה בינינו ובין ההנהלה, ויוכר מעמדו של איגוד קציני-הים כארגון יציג של חברינו בחברת "צים" באותה מידה שמכירים במעמד ועד העובדים ואיגוד הימאים הדירוגים לגבי בית-המלאכה.

מזכירות חטיבת רבי-חובלים ומכונאים ראשיים קיימה מפגש עם חברינו, נתבי נמלי חיפה ואשדוד, לצורך תאום עמדות לקראת ההסכמים החדשים בנמלים ביחס ליתר המגזרים בנמלים.

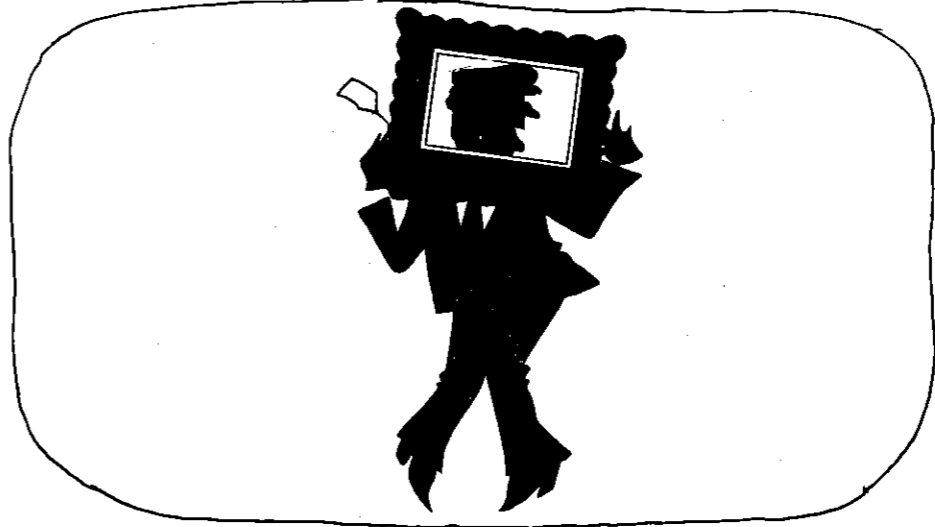


ולבסוף, הרינו להודיעכם, שמועצת איגוד קציני-הים תכונס בתאריך 8.3.1988. לפיכך, אנו פונים לחברים, שברצונם להעלות נושאים מסויימים על סדר-היום של המועצה, לפנות לחברי המזכירות בעוד מועד.

לכל חברינו רבי-חובלים, מכונאים ראשיים וקצינים על אוניות חברת "צים" ובמערכת החופית.

איגוד קציני-הים מורה לכם בזאת לא לשתף-פעולה עם המפקח הימי הנוכחי (צבי מריאנסקי), שמונה לתפקידו בניגוד לכללים המקובלים ואיננו חבר איגוד. המפקח הנ"ל שינה את הגדרתו הארגונית לצורך קבלת תפקידים במערכת החופית, דבר המשמש תקדים להנהלת "צים" ללחוץ על חברים לצאת מהאיגוד בכדי לזכות בתפקידים שאסורים על חברינו בניגוד לפסיקת ישראל קיסר מזכ"ל ההסתדרות.

הנכם נדרשים לא לבוא בשום מגע מקצועי עם המפקח הנ"ל, לא למסור לו מידע מכל סוג ולא להתייבב לפניו לצורך בירורים.



התייעלות או התפגרות

במוטיבים ההרסניים המנחים את הפקידות הבכירה במשרד-התחבורה והמתמקדים ברעיון, כי **ספנות רווחית** משמעותה הרחבת הגורם התעסוקתי הזר על חשבון הימאי הישראלי. התוצאה: הענף אינו מקבל כל תמריצים ממשלתיים, והעוסקים בו זוכים להקלות-מס מעטות בלבד, דבר המדרבן ימאים ותיקים לברוח מהמקצוע ולאיגודים כוחות חדשים. כסימוכין לגישה זו משמשת הודעתו הפומבית של שר התחבורה הנוכחי, כי אינו מוצא פסול בהחלפת הימאים הישראליים "היקרנים" בימאים זרים זולים.

לצערנו, השר הנכבד מתעלם מהאפשרות, כי מחר עלול גם עמיתו הנכבד, שר-הבריאות, לשקול העסקת אחיות פיליפיניות זולות בחדרי הניתוח, ומחרתיים עלול גם שר הביטחון להציע גיוס חיילים קוריאנים זולים לאבטחת גבולות המדינה!

דוגמה מאלפת למעורבותם הפרודוקטיבית והאובייקטיבית של ראשי

לפני מספר חודשים פנתה הנהלת "צים" בקריאה אל האיגודים לשתף-פעולה בתכנון אניות העתיד והצהירה, כי לא תחזור על שגיאות העבר מאחר שהפעם בכוונתה להגיע להסכמים עם האיגודים לפני תחילת בנייתן של האניות.

כתשלום מס-שפתיים אומנם נערכו כמה פגישות עקרות עם מזכירי האיגודים. בפועל, נמצאת עתה הנהלת "צים" בתהליך של חתימת חוזים לבניית שבע אניות חדשות, בלי שהושגו כל הסכמים ממשיים לגבי נושא התקנים של הצוותות.

זאת רק דוגמה, אחת מני רבות, המצביעה על גישתה הצינית והבלתי-אימנה של הנהלת חברת הספנות הלאומית, אשר מנסה להרדים את האיגודים בהבטחות שוא, עלימנת לקבוע עובדות בשטח, מתוך כוונה תחילה לא לאפשר קיום הסכמים, היכולים לתרום להתייעלות אמיתית של אניות הצי.

שני האיגודים, מתוך קריאה נכונה של מפת הספנות העולמית, מבינים, כי צורך השעה הוא להתייעל בכל השטחים, אם יש רצון בכלל לשרוד ולעמוד בתחרות הקשה עם שאר ציי תבל; אולם כמפתח לכל התייעלות קיימת תמימות-דעים בצורך החיוני: הדחוף לקיום הכשרה מסיבית של צוערים וקדטים כיעד מרכזי להכנת עתודה מתאימה ומספיקה לדור העתידי של הימאים והקצונה.

צמצום מכוון של קדטים באניות הצי על-ידי חברות הספנות, ומצד שני מגמה מוצהרת של משרד-התחבורה לסגור את מכוני ההכשרה הימיים, בהכרח יוצרים חשדות מבוססים כי נושא ההתייעלות, שחברות הספנות מרבות לנופף בו, משמש למעשה כמנוף מוסווה להגמדת הצי ואולי אף להתפגרותו.

ברצוננו להתריע: כשם שלא ניתן יד להתייעלות יפאנית בנוסח החראקירי הרי שבצורה קיצונית יותר, נתנגד חריפות לחיסול הצי במיתת-נשיקה חונקת נוסח הג'ניוס הישראלי המקומי.

נראה לנו, שהגורמים האמיתיים למצבו הירוד של צי-הסוחר הישראלי נעוצים

משרד התחבורה, אפשר למצוא בשתי התפתחויות מעניינות, שארעו בחודש דצמבר האחרון. באמצע החודש פנה איגוד קציני-הים למנהל אגף הספנות, מר שבתאי לוי, בדרישה, כי יפעיל את סמכותו וימנע מכירת אניה ישראלית השייכת לחברת ספנות ישראלית מסויימת, המפעילה שתי אניות תחת דגל ישראלי ושלוש אניות חכורות זרות. האיגוד נענה, כי מנהל האגף יסכים לפעול רק אם האיגוד יספק לו עילה משפטית מוצקת.

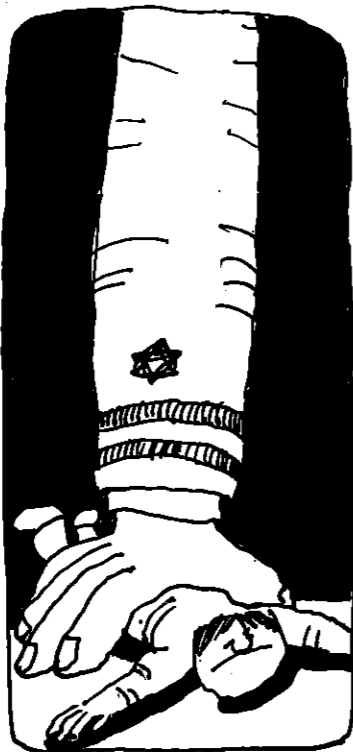
שבוע לאחר מכן, כאשר בעקבות סכסוך עבודה בין האיגוד לבין חברת ספנות אחרת, נעצרה אניה של חברה זו למספר שעות על-פי הוראת האיגוד, גילו כאן ראשי משרד-התחבורה יוזמה מפתיעה ונחישות נחרצת ובאמצעות מפקח הימאים, מר אזולאי, ציוו על פיקוד האניה, כי יפסיק את העיצומים ויתעלם מהוראות האיגוד מאחר שהוא פוגע בנפש הצי ובנוסף - מפר משמעת!

לנו, ההדיוטות, מנקרת שאלה אחת - מדוע הוקם המפעל הציוני בכלל והספנות העברית בפרט? אם להעסיק עובדים זרים זולים ולהצביע על רווחיות בעסקים, הרי יכלו אבותינו להישאר בגולה "המועשרת" ולחסוך מאיתנו הרבה צער, סבל ותיסכול עמוק. יתרה מזאת, כיצד נוכל לשכנע את בנינו לא לרדת מהארץ ולרעות בשדות זרים כאשר המימסד האחראי הוא שמכריו, כי הדולר הוא הדומיננטי וכי האידיאה חלף זמנה?

לצערנו, רק פקידים חסרי-מעוף או פוליטיקאים מסואבים מסוגלים להסכים ולעודד בריחת-הון מכוונת מהארץ על-ידי תמיכה רשמית בגורמים זרים במערכת הספנות הישראלית.

אנו עדיין אופטימיים, כי קברניטי המדינה והמשק יתעוררו שעה אחת קודם ויבינו, כי תעשיית הספנות העברית במדינת-ישראל היא תעשייה עתירת-הון, הנושאת את עצמה ומכבדת את עוסקה, ובמקום להתנכל לה ולמוטטה מתוך קוצר-ראות, ראוי וכדאי לתמוך בה, ואפילו בסיוע התמריצים, המקובלים בכל תעשיית הייצוא.

לסיכום, בניגוד לכל רואי-השחורות למיניהם, נקווה כולנו, שעדיין לא נסתם הגולל וכי עדיין מצפה עתיד מבטיח לשבט זבולון.



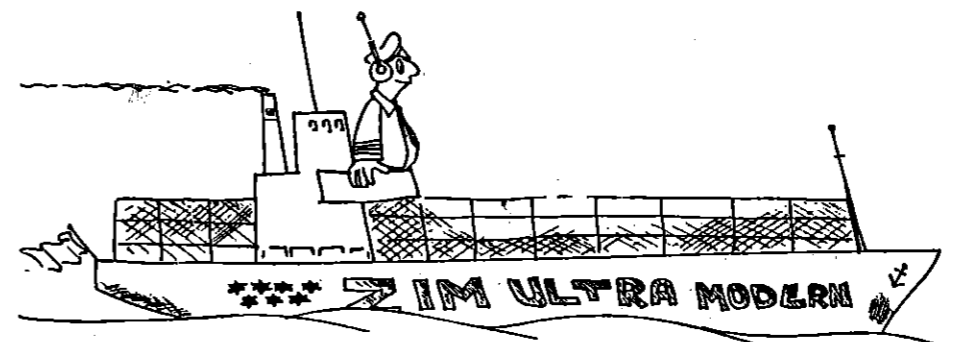
ר/ח דוד קריץ
מזכיר חטיבת ר/ח ומ/ר
איגוד קציני-הים

האיגודים ושינויים ארגוניים על האוניות

נראה, שחברות הספנות בישראל אינן יודעות כיצד לסווג את האיגודים המקצועיים ולהגדיר את תפקידיהם במערכת יחסי-העבודה. ישנה גישה של אי-התערבות האיגודים בניהול, שבהכרח יוצרת התנגדות מצידם לאותן החלטות הנהלה הנוגעות לחבריהם, כאשר החברים לא שותפו בתהליך קבלת ההחלטות. ידוע, שבעולם המערבי מקובלת מידה מסוימת של מעורבות האיגודים המקצועיים בתהליכי קבלת ההחלטות הנוגעות לרווחת חבריהם, וכל זה בכדי להבטיח הצלחה בפרויקטים הכרוכים בהשקעות גדולות.

שיתוף-פעולה בין הנהלות ואיגודים, כחלק מיחסי-עבודה משופרים, מבטיח הצלחה כלכלית רבה יותר מאשר במצב בו האיגודים באופוזיציה. הוזכרו נסיונות מסויימים לשינויים ארגוניים שחברת "צים" עשתה בעבר, וכדברי הדובר מרביתם נכשלו. נראה, שברור מעבר לכל ספק שאין סיכויי הצלחה לשום ניסוי מסוג זה, כאשר העובדים אינם שותפים ואינם משתפים פעולה, דבר שחברת "צים" למדה בדרך הקשה. ניתן לומר, שיש הבדל בפעולת האיגודים כאשר הם שותפים להחלטות לעומת תגובתם כאשר אינם מעורבים. במקרה השני חוששים האיגודים, באופן טבעי, שהשינויים הארגוניים יפגעו ברווחת חבריהם. בכל מקרה חייב האיגוד המקצועי לעסוק בבעיותיהם של חברים ולדאוג לשילובם בעבודה, גם כאשר לא כולם מסתגלים לחידושים הטכנולוגיים. כל אלו היו ויהיו תפקידי האיגוד המקצועי, בלי קשר למידת מעורבותו בתהליכי קבלת ההחלטות בחברת הספנות.

כאשר אנו שומעים על שינויים ארגוניים, אנו תוהים על מידת פגיעתם של הללו בדברים אלו נישאו עלידי המזכיר שלמה אלימור ברבישית שהתקיים בפברואר 1983 בחסות המכון לחקר הספנות, והם מפורסמים כאן בגלל אקטואליות הנושא לקראת חידוש הצי בחברת "צים". נראה, שעל-אף הצהרת כוונות בשנת 1983, נשארו הדברים, בחלקם הגדול, על-גבי הנייר במסגרת של דיון אקדמי בלבד.



ברוחת חברינו על אותן האניות. כאשר שינויים אלו הם תולדה של הכרח המציאות, בכדי לצמצם עלויות ולהיות בניית-חרות, אנו מסכימים להם בתנאי שגם חברינו יהנו מפירות החיסכון. קיימת אצלנו עדיין בעיה פיסקאלית, המונעת מהעובדים מלקבל את חלקם ההוגן עקב הגברת היעילות ומאמץ-יתר. לצערנו, מערכת המיסוי הקיימת איננה מעודדת עדיין התייעלות. כאשר אנו נשאלים על עמדתנו לגבי שינויים ארגוניים, תשובתנו חיובית ומודעים לכך, שאלו המדברים על שינויים ארגוניים מדברים גם על ספנות לאומית, לעומת אחרים, שלא נזקקים לשינויים כלשהם בהתחשב במאגר כוח

האדם הזול העומד לרשותם בעולם השלישי. איננו יודעים כמה זמן יעמד לרשות ספנות המערב כוח-עבודה זול ומתאים מארצות אלו, שכבר בונות לעצמן ציים משלהן ומנצלות את יתרונן בעלות כוח-אדם זול. בכל מקרה יש הכרח, שספנות המערב תתייעל ככל שניתן ככורח קיומי, ועל האיגודים המקצועיים לסייע בכך.

כאשר אנו מדברים על ספנות ישראלית אנו מאמינים, שלפחות חברת "צים" יכולה - ומוכרח - להיכנס לשינויים ארגוניים, אשר יבטיחו את המשך קיומה של הספנות הלאומית.

אנו מסכימים לדברי המומחים, שלא ניתן לעסוק בשינויים ארגוניים באניות, כאשר כל שיטת הניהול והתפעול בחברה אינה משתנה בהתאם. אי-אפשר לדבר על ביטול תפקידים באניה, כאשר בניהול החופי קיימות יחידות שלמות המבוססות על אותם תפקידים שרוצים לבטלם על האניה ומייצגים תפיסה נגדית לאותם שינויים שמתכוונים להנהלים באניה. בכל מקרה, כל שינוי ארגוני באניה חייב להתבסס על יותר עצמאות ניהולית. כאיגודים, לא נעודד שום שינוי ארגוני שאיננו מבוסס על העשרת התפקודים באניה, כאשר הכוונה היא בצמצום כוח-אדם ימי על אף הגדלה ניכרת, ולעיתים יקרה יותר משל מרכזי שרות חופיים. לאור חוסר ההיגיון הכלכלי בצמצום מסוג זה, צורת תפעול שאינה שומרת על מוטיבציה גבוהה הינה מרשם בדוק לכישלון לכל ניסיון לשינוי ארגוני. הנני מפקפק ברצינותם של אותם בעלי אניות, המדברים על שינויים ארגוניים וטכנולוגיים, אך את אניותיהם הם לא חידשו מזה שנים רבות. איגוד קציני-הים יודע להסתגל במהירות לשינויים ארגוניים, בניגוד לארגונים רבים באירופה שחבריהם עוטים בפונקציות ימיות.

החיסכון וההתייעלות יתחלקו בין האנשים הממלאים תפקידים נוספים כתמריץ למאמץ נוסף. אומנם צמצמנו בגודל הצוותות באניות חדשות, אך לא נעשה דבר ממש בכיוון של שינויים ארגוניים. שינויים אלו אפשריים בראות כוללת של תעשיית הספנות כענף כלכלי מועדף לפחות באותה מידה כיתר ענפי היצוא. מדינת-ישראל חייבת לשמור על צייה הלאומי עקב מצבה הגיאופוליטי, והאיגודים ישתפו-פעולה עם הממשלה, בהתחשב בכך, שקיום הספנות הוא אחד האינטרסים שאנו מייצגים.

העבודה הימית, לגבי חלק מחברינו, איננה עיסוק לכל החיים, ויש לאפשר קליטתם בעבודה חופית כהמשך טבעי לשנים רבות של עבודה בים, ולצבירת ניסיון. תכנית ארוכת-טווח לגיוס עתודה ימית ושילוב של הפלגות עם עבודה חופית, תהיה תשובה הולמת לעזיבת המקצוע בשלבים מוקדמים והקלת הלחץ הנוצר עקב השינויים בטכנולוגיה הספנותית.

איגודים מקצועיים יוצרים, לכאורה, דיסהרמוניה ומנהלים בעלי יכולת ניהולית נמוכה רואים בארגונים אלו סכנה לסמכותם. בארצות שיש תאום מוחלט בין המימסד לבין האיגודים, לא

הושגה תפוקה גבוהה יותר לעומת מדינות מערביות, בהן לאיגוד המקצועי תפקיד מוגדר ביחסי-העבודה. הצלחה כלכלית ושיגשוג מותנים בגמישות המערכות ויכולתן להסתגל בהתאם לצרכים האמיתיים.

לסיום, ניתן לומר, שלאיגודים אינטרס לגיטימי ויכולת להסתגל לשינויים עם רצון להשתתף בכל התהליכים ההכרחיים כשותפי מלאים.



MANO INTERNATIONAL SHIPPING ENTERPRISES

35 שנות שרות ואמינות

משרד ראשי: חיפה, המניין 3941
טל: 04-537227/8/9 טלפקס: 46814
אשדוד: עורף הנמל, ביתן 4
טל: 055-24011 טלפקס: 31856
תל-אביב: 03-282121
אילת: טלפקס: 46707

לבעלת מוניטין בעולם הספנות הישראלית ואוניות החברה נעות וסוחרות ברחבי תבל מיטב החברות התעשייתיות והכלכליות מעדיפות לעשות עסקים עם אנשי מנו החברה אשר הן:

- מנו נתיבי ים - חירות בע"מ
- מנו נתיבי ים - סוכנויות בע"מ
- מנו סחר והשקעות בע"מ
- מנו קיי נוסעים בע"מ

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

מנו ספנות בינלאומית

מצב צי-הסוחר בארצות המערב ואצלנו

קיימת סכנת קיום למערב, אלא תלות כלכלית בעולם השלישי.

כל אשר מתרחש בצי המערבי משפיע ישירות על הספנות הישראלית, אבל לצערי הרב, המצב בצי-הסוחר הישראלי הוא כזה, שתוך חמש שנים, יפנה, לדעתי, הדגל הישראלי בספנות את מקומו לדגל נוחות, ללא צורך באישורים מיוחדים מהממשלה או מן האיגודים.

כבר היום מגייסות חברות הספנות קצינים זרים. הממונים על צי-הסוחר באגף הספנות דואגים לכך, שלא תהיה הזרמה של צוערים צעירים לצי ומאגר הקצינים

זה מספר שנים נמצאים צי-הסוחר של ארצות מערב-אירופה וארצות-הברית בתהליך של התקפלות: הולכת וגוברת הבריחה מדגלי האום המערביים לדגלי נוחות, יומיום מורד הדגל האומי מהאניות, ובמקומו מורם דגל הנוחות, וכמובן יחד עם הדגל האומי יורד הצוות האומי ואת מקומם תופסים צוותות מן העולם השלישי, המשמשים כוח-עבודה זול; וכל זאת, בעידודם של ממשלות העולם המערבי, המעדיפות לשלם לימאים דמי-אבטלה ולא לתמוך בחברות הספנות האומיות, המתמודדות בתנאי תחרות קשים בספנות. תופעה זו מתרחשת מתחת לאפם של איגודי הימאים באירופה ובארצות-הברית, שכוּחם נחלש בשנים האחרונות ואינם מצליחים למנוע תופעות אלה בארצותיהם. המצב הגיע לידי כך, שבארץ כמו נורבגיה, שבבעלותה אחד הציים הגדולים, הסכימו איגודי הימאים שם, יחד עם גורמים ממשלתיים, לאפשר לבעלי האניות הנורבגיות להעסיק, תחת דגל נורבגי, ימאים זולים מהעולם השלישי, וזאת כדי למנוע בריחת האניות מהדגל האומי, ובתקווה, שכל עוד מתנוסס הדגל הנורבגי על האניה, יש סיכוי שפעם יחזרו גם הימאים הנורבגים לאניות.

ארגון ה-ITP, ארגון התובלה הבינלאומי, שבמשך שנים רבות נלחם נגד החלפת דגלי לאום בדגלי נוחות, גם הוא מתקשה בשנים האחרונות לחסל תופעה זו, עקב חולשת האיגודים המסונפים אליו, ועקב המצב שנוצר בארגון ה-ITP עצמו, שאליו מסונפים רוב איגודי התובלה בעולם, כולל איגודים מארצות העולם המתפתח, שהם למעשה הספקים לכוח העבודה הזול והאינטרס שלהם שונה מהאינטרס של האיגודים של העולם המערבי.

לפיכך, לדעתי, זאת מלחמה מתמדת אולם בלתי-ניתנת להכרעה, שכתוצאה ממנה תגבר תופעת דגלי הנוחות בימינו. אין שום ספק, שיבוא יום וארצות מערב-אירופה תצטערנה על אשר איפשרו לצי המסחרי שלהם להתחסל ולאבד את השליטה על התובלה הימית. כמובן שאין

הולך ומתרוקן. כמעט ונסגר המכון להכשרה ימית בעכו, המוסד היחיד המכשיר קצינים לצי-הסוחר, באמתלה של חוסר תקציב, אולם, הודות לאיגוד קציני-הים, שהקים זעקה, נשאר מוסד זה פתוח.

ההבדל ביננו לבין העולם המערבי הוא, שלזה האחרון אין קיימת סכנת קיום, אולם אנחנו מסכנים את קיומנו אם יחדל להתקיים צי-הסוחר, המסוגל לספק את כל צרכינו בתקופת מתח או מלחמה באזורינו. לא די בכך שההצטרפות לצי-הסוחר היום אינה כבעבר, המקצוע הימי כיום אינו אטרקטיבי יותר. הממונים באגף הספנות אינם דואגים להמשכו של צי זה, ביודעם שהכשרת קצין עד לדרגת רב-חובל או מכונאי ראשי אורכת כעשר שנים.

כדור-השגל התחיל להתגלגל, אי-אפשר יהיה לעצור בעדו. האנשים הממונים והאחראים על הנושא הזה לוקחים עליהם אחריות כבדה, שאת המחיר על כך אנו יודעים מי ישלם.

ר/ח ישעיהו (שייקה) גרומן

תמונה ים-תיכונית

מאת יגאל מאור

השמש העולה האירה את אניית המטען הרב-תכליתית "קוממיות", הרתוקה לרציף מס' 5. הסווארים אשר חלפו על-פני האניה, בפוסעם לאורך רציפי הנמל, הביטו עליה בפליאה, שכן את מלאכת העמסתה השלימו עוד אתמול אחר הצהריים, והאניה אמורה היתה לצאת עם חשיכה וזאת בשל מטענה - אניה אשר נותרה בנמל ומטען שכזה על סיפונה לא היתה בגדר חזון נפרץ.

גם סכסוכי-עבודה ושבתות בקרב ימאי הצי הישראלי לא נודעו עוד: מעט הימאים הישראליים, אשר נותרו באניות החברה הלאומית לא הצדיקו עוד את קיומם של איגודי הימאים, ואילו בהשראת ההסתדרות ובעידוד גורמים ממשלתיים ופרטיים צומצמו לכדי גוף זעיר וסמלי אשר האדם העסוק בו ביותר היה נציג האי.טי.אף, אשר גם מלאכתו לא היתה קשה - שכרם של הימאים הזרים אשר הועסקו בצי הישראלי שולם במועדו ותנאי-עבודתם היו משופרים - החברה הלאומית דאגה למגורים ולתנאים אשר סיפקו בהחלט את ימאי העולם השלישי שגדשו את האניות - תלונות כמעט שלא היו וגם כשהיו בקושי נשמעו, מסיבות מובנות.

בכבש האניה "קוממיות" נראו שני ימאים יורדים עם חפציהם, סוואר סקרן פתח בשיחה עם קצין ספרדי אשר ירד בכבש עם רעהו ובישר לעמיתיו המפקדים על שהתרחש לפני הפלגת האניה אמש - מספר אנשי צוות עזבו את האניה מתוך חששם הברור לגבי עתידו של המסע הצפוי וגם הבטחות אנשי החברה הלאומית לשכר נדיב ביותר לא נענו. האיום על האניות היה חזק מתאוות הבצע והזכרונות המאיימים מחודשיה האחרונים של המלחמה במפרץ הפרסי

שעת בוקר מוקדמת בנמל חיפה, שמש הבוקר זה עתה הפציעה, מאירה את האניות המעטות בנמל. זה מכבר נמל חיפה אינו עמוס באניות. מאז גברה המתיחות במורח-התיכון התמעט מספרן בצורה ניכרת. מספר אניות אמריקניות פוקדות עדיין טיפין-טיפין את הנמל, כשהן מלוות במשחתות הצי השישי, וכמובן: אניות החברה הלאומית - הצי הקטן אשר נותר לאחר צמצומו לגודל המסחרי המשתלם, כפי שהוגדר ובעידודו המובהק של משרד התחבורה הישראלי.

המתיחות המדינית, אשר גלשה זה לא מכבר לתקריות ימיות, מורגשת בפניהם הקפואות של הסווארים והימאים הבודדים, הנראים על סיפוני האניות המעטות שברציפים.

התקרית בת השבוע, שבה נורתה אניית המכולות הישראלית 'כלנית' בדרום האי רודוס בדרכה ארצה, ולמרות תגובתו הזועמת של חיל-האוויר בטרופולי והטבעת הסטי'ל הלובי בידי חיל הים בדרומו של האי כרתים, תרמה להרגשת המצור אשר נפלה על ישראל בחודש האחרון.

אך הקשר עדיין נשמר, אניות פוקדות את הנמל פה ושם, כשמרבית היבוא ואף היצוא הינם מטענים בטחוניים מובהקים.

התמונה בנמל אשדוד זהה לחלוטין, ואולי נראית גרועה יותר בשל מספרם הרב יותר של הרציפים והחללים הריקים שלאורכם.

נמל אילת נסגר כבר לפני כמה חצית השנה, וגם זאת לאחר ויכוחים ממשלתיים וציבוריים אין קץ, ומקצת פועלי הנמל הנזעמים שולחו לבתייהם לאחר שפוצו ביד נדיבה למען לא יפריעו בשינוי הנמל והפכתו לחוף מלונות יוקרתי, חלומם של משקיעים מחו"ל.

הטרידו אף את האמיצים שבימאי האניה. במסדרונות החברה הלאומית רבתה המהומה, האניה היתה עמוסה במכולות-יצוא בטחוני למדינה אלמונית מעבר לים, ולדרכה חזרה, כבר נסגרה רשימת ההעמסה, אשר כללה רובה-ככולה פרטי מטען צבאי-חינוכי לצה"ל, אשר החל להיערך לקראת האפשרות של תגובה צבאית כוללת בגבול הצפון. שני קציני סיפון, שני קציני מכונה וחשמלאי ירדו מן האניה ושוכנו במלון עד למועד טיסתם לארצותיהם. הדירוגים הזרים נותרו באניה לאחר ששכרם הוגדל בצורה משמעותית וארבעת אנשי הקצונה הבכירה הישראליים נותרו נבוכים בשל המהומה סביבם.


נסיגות נואשים נעשו בכדי לאתר קצינים אשר יאפשרו את הפלגת האניה; מספר קציני סיפון, אשר הגיעו בשבוע הקודם לישראל, הוחזרו עוד אמש לארצם לאחר כשלוש המוחלט במבחני משרד התחבורה; קציני מכונה לא היו כלל בנמצא והרעיון בדבר צירוף אנשי חיל הים להפלגה נפל, לאחר שהוברר כי רמתם המקצועית של אלו שהוצעו להפלגה לא תאפשר את תפקודם התקין במסע.

טלפון נוסף שנענה במשרדי החברה הגדיל את המהומה - שלושת קציני הסיפון והאלחוטאי באניית המכולות "עצמאות" נטשו את האניה בנמל ניו-יורק, התייצבו בפני קציני מחלקת ההגירה האמריקנית והודיעו על רצונם לשוב לארצות-מוצאם מתוך חששם להפליג לישראל. בקשתם כובדה ונציגי החברה הלאומית שבניו-יורק חוייבו להטיסם ליעדיהם ובהקדם האפשרי.



המצב נראה ללא פתרון קרוב.

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

תמונה בהחלט לא נעימה ודמיונית? כרגע אולי.

האזור בו אנו חיים הוא רגיש ומאפשר בהחלט התפתחות סצנריו כפי שתואר.

צמצום מספר הימאים הישראליים ידוע והפגיעה בכוחם של האיגודים אפשרית בהחלט, התמעטות מספר הקצינים הישראליים והחלפתם בזרים הינה עובדה מוכרת ובוולט כיום. הסטטיסטיקה המתפרסמת ע"י המכון לחקר הספנות ומועברת למשרד התחבורה כדברי אלוהים חיים, הינה מרגיעה למדי. בשנת 1984 היו הזרים כדי 14.2% ממספר הימאים בצי הישראלי, בשנת 1985 ירד אמנם מספר הזרים לכדי 9.1% אך בתחילת 1987 חזר חלקם של הימאים הזרים לרמתו הקודמת והגיע עד לכדי 14.6%. המסקנות כתובות - ישנו אמנם מחסור מסוים בימאים ישראלים אולם התמונה אינה נוראה כל כך, יש להשקיע קצת יותר ממון בנושא ההכשרה ובנושא בחירת איכות הימאים הזרים והעניינים יסתדרו. ולא זאת בלבד, אלא שעם הקטנת מספר הימאים הישראליים יחלש כוחם של האיגודים, תופעה שבוודאי יש לברך עליה...

במציאות אותה אנו חווים התמונה קצת שונה. הסטטיסטיקה על ענפיה, שהינה כלי יעיל ביותר, אינה שמישה עוד באשר למתרחש סביבנו בזמן אמיתי.

מערכת ההכשרה הימית קרסה כמעט לחלוטין, הצעת החלופה בדבר הקמת "אקדמיה ימית" במסגרת ביה"ס לקציני ים בעכו מסנוורת את עיניהם של מספר

אנשים בתהילה ובכוח שבצידה ואחרים - באפשרות הצמצום התקציבי שבהנחה.

בוגרי בתי הספר הימיים אינם מופיעים כמעט במשרדי חברות הספנות ובמכון להכשרה ימית בעכו, ואחוז מזערי שביניהם המגיע לצי אינו מצדיק את המאמצים והרצון המושקע בהם, שהרי ידועה לכל אותם בוגרי בתי הספר התמונה



שבשנים האחרונות - שבהן נחסמה דרכם כליל מלהגיע לצי.

גם כלל משוחררי צבא החובה בישראל אינו ציבור מבטיח, הצי הישראלי אינו מקום עבודה מפתה: ההכשרה ארוכה ומפרכת ואינה מבטיחה הצלחה בסופה, השכר לאורך תקופת ההכשרה הארוכה מועט והקידום בדרגות - איטי ככל שיהיה - אינו מובטח כלל ועיקר.

תמונה נאמנה למצב שלעיל הינה הירידה התלולה במספר ההסמכות לקצונה הזוטרה בשנים האחרונות. משנת 1985 ועד לשנת 1987 ישנה ירידה של כ-60% בהסמכות קציני סיפון וכ-80% בהסמכות קציני מכונה. הדבר גובע מקץ מוחלט במערכת ההכשרה והגיוס הימיים, כשהמגמה ברורה לחלוטין וידועה, והראיה - אחוז הזרים המועסקים בקצונות הסיפון עלה מספר הזרים המועסקים בשנה האחרונה בכדי 58% ובקצונות המכונה בכדי 60%. מספר קציני הרדיו הזרים עלה בכדי 260% ועוד היד נטויה.

ומהו הסיכוי לעתיד? משנת 1986 לשנת 1987 ירד מספרם של הצוערים - קצונות העתיד הישראלית - בכדי 77% מ-22 צוערים בשנת 1985 ל-5 בלבד בשנת 1986.

מה סוברים מחשבי הסטטיסטיקות ומחברי המסקנות וההמלצות? האם התעלמותם במסקנותיהם מעובדת

הפרישה הטבעית המאפיינת את מקצועו של הקצין הימי מכוונת, או שמא נובעות המלצותיהם ממשאלותיהם הכמוסות של מממני מחקריהם?

האם בהזולת עלות הצוות לאניה עלידי צמצום מספר הימאים ו/או רפורמות במיסוי שכר הימאים די בכדי לצוות את אניות הצי בקצונה ההולמת את דרישות מדינת ישראל על כל המשתמע מכך?

בחברת "צים" כבר מורגש בהחלט החלל הריק, המאמצים להקטנת היקף כוח האדם בשנים שחלפו נשא את פריים - הסכין התכה בבשר הקצונה הזוטרה והבהירה את עתידם לאלו אשר נשאו עיניהם למקצוע.

המאמצים המושקעים כיום בגיוס צוערים וקצינים זרים אינו נושא פרי כמובטח כל עיקר: הקצינים הזרים המגיעים לארץ נפטלים בחלקם הלא קטן ע"י משרד התחבורה, השוקד להבטיח רמה נאותה של מפעילי האניות שבפיקוחו, ומאידך אינו פועל להבטחת עתודה בעלת רמה נאותה לצי.

ממשלת ישראל, בחוסר האחריות המאפיינת את גישתה לתחומים לא מעטים, מחפשת את הדרך לחתוך ולצמצם בכל דרך בתקציבה וחברות הספנות נדרשות לשאת בלעדית בעול ההכשרה הימית.

מעניינת היתה תגובתם של מנכ"ל

התעשייה האווירית, או מנכ"ל חברת החשמל, אילו היו נדרשים לשלם את שכר לימודיהם של הסטודנטים במוסדות ההשכלה הגבוהה מתוך הצורך בשירותיהם של מהנדסים וטכנאים.

הסצנריו בתחילת הכתוב הוא דמיוני, התעסוקה בצי החברה הלאומית טרם הגיעה למדרגה זו, אך לדאבוננו הינה "בדרך הנכונה" למימוש התמונה. מקבלי ההחלטות של היום בדבר ההכשרה הימית והיקפה כבר יידרשו לתקן רבות משגיאות העבר שלהם ושל קודמיהם - הכשרת קצין ימי אינה דבר של מה בכך ולא רבים מתמידים במסלול ארוך ומפרך זה, ומכאן תוצאות המחר.

בטרם תחוסל מערכת הגיוס וההכשרה הימית לחלוטין, בטרם תחוסל העבודה העברית בצי ובטרם יתממשו התנאים ליצירת הסצנריו שבתחילת הכתוב, יש לערוך בדקביות, לחשוף בוונות ללא בסיס ומתוך יעדים ורצונות לא-ענייניים ואישיים - וכל זאת בכדי לתקן את אשר עוד אפשר במעוות.

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

שד' טלים 9-7, ת.ר. 1312, חיפה, 31012, טל' 04-652111 מברקים: לים חיפה, טלקס ביג"ל: 46688

סניפים: ירושלים, תל אביב, אשדוד, אילת

תורת לים מנוח LAYAM CO. LTD.

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

בין המוצרים שניתן לרכוש - תכשירים לרחצה ולגילוח, פרפומריה, ביגוד והבעלה, וכן - משקאות וסיגריות, הכל בכמויות המותרות ע"י שלטונות המכס.

לרשותכם מבחר עשיר וצוות מיומן בחנויותינו בחיפה ובאשדוד.

סיפורים מן החיים

מאת: שלמה אלימור

שכר הנאמנות!

ידידי היקרים,

לפניכם התכתבות המציגה סיפור אהבה עצוב, סיפור פשוט על אהבה חריצנית של רבי'חובל פלוני לחברת ספנות, עימה מנהל הנ"ל יחסים מזה שנים רבות.

בבכל אהבה חריצנית, המציאות טופחת על-פני האהוב מחוסר התקווה, כאשר הנהלתה השוכבת של אותה חברה כלל אינה מעוניינת באהבה כפויה. תסכימו עמי, רבותי, שרומן מסוג זה מחוסר סיכויים מתחילתו וסופו רע, כפי שתבינו מההתכתבות שלפניכם המודברת בעד עצמה.

לכבוד

22/12/1985

רבי'חובל דוד קריץ
א. מ. באר-שבע
נמל ניו-אורלינס.

לר/ח קריץ שלום

הנדון: תקרית אבדן עוגן שמאלי -
הפלגה 13 הגעה לחיפה ב' 11/11/85

הנני מתייחס לתקרית הנ"ל, ולדו"ח שלך (ללא תאריך או שם הנמל ממנו נשלח) על התקלה באידיכולת לעצור את האניה בעת התקרבותה לנמל חיפה.

בבדיקת יומן האניה מצאנו, שבנמלים קודמים במשך אותה הפלגה כן בוצעה בבדיקת הילוך מנוע ראשי אחורה לפני ההגעה לכל נמל, או מכל מקום, נרשם שפעולה זו בוצעה.

אנו רואים, לכן, בחומרה את העובדה, שהזנחה בבדיקה בסיסית כזו לפני ההגעה לחיפה, ואשר רק במקרה נגמרה בנזק מועט יחסית.

אבקש לקבל בדואר חוזר את הסברך לאיפעולתך, וכן אבקשך לסור למשרדי עם שובך לנמל חיפה.

בכבוד רב,

ר/ח ע. זולברג
מפקח ימי ראשי
"צים"

עותק:

ר/ח א. אדר, ראש מנהל הצי.

22/12/85

נמל אלן - מיסיסיפי

לכבוד

ר/ח ע. זולברג
מפקח ימי ראשי
חברת צים חיפה

הנדון: אבדן עוגן שמאלי בהגעה לנמל
חיפה - הפלגה 13

א.נ.,
הריני מודה בזאת כי החלטתי לאיביצוע בבדיקת הילוך מנוע ראשי אחורה לפני הגעת האניה לנמל חיפה בהפלגה 13 הייתה משגה חמור ואי-לכך נוטל על עצמי את מלוא האחריות לכך.

השיקולים להחלטה זו הם: (א) הרצון לא לאחר בהגעה מאחר והאניה היתה מתוכננת לסיים את הפריקה ברציף המזרחי באותו ערב ולעבור לממגורת דגון. (ב) בטחוני הרב כי מנוע האניה יפעל כהלכה וללא כל בעיות בהתבסס על נסיוני והכרתי את האניה וצוות המכונאים.

הנני להבטיחך, כי להבא נושא בבדיקת הילוך מנוע ראשי אחורה לפני הגעה לנמלים יבוצע בהקפדה וללא סטיית.

בכבוד רב,

ר/ח דוד קריץ
קברניט א.מ. באר-שבע

20/1/86

לכבוד

ר/ח דוד קריץ
א.מ. באר-שבע
נמל חיפה

לר/ח קריץ שלום,

הנדון: אבדן עוגן שמאלי בהגעה לחיפה
בתאריך: 11/11/85
מכתבך מיום 22/12/85

הנני מאשר קבלת מכתבך הנ"ל ומודה לך עבורו, וכמו כן מתייחס לפגישתנו היום במשרדי.

בשיחתנו חזרת ואישרת שאי-הפעלת המנוע בהתנעה לאחור לפני ההגעה הייתה משגה, וכן אישרת, שהנך נוטל על שבמך את מלוא האחריות למעשיך.

כפי שהסברתי לך, גרמה הזנחתך בעשיית פעולה חשובה ועקרונית לבטחון השיט של האניה לתקלה שעלתה לחברת "צים" מסתכמת בכ-10,000 דולר. סכום זה איננו ניתן לגבייה משום מקור שהוא, ואנו איננו רואים מדוע החברה צריכה לשאת את תוצאות פעולתך השגויה, ולהגדיל בזה את המעמסה הכבדה והמשבר שהיא נתונה בו כיום.

מאחר שהכרה באחריות בלא שיהיה לה ביטוי מעשי אינה שווה את הניכר שעליה היא כתובה, ומאחר שהבעת הסתייגות מכוונת החברה לחייב אותך בסכום האמור, אבקש לשמוע ממך כיצד אתה רואה ואיזה פרוש אתה נותן לדברך שהנך מקבל על עצמך את מלוא האחריות למקרה.

אבקש לקבל תשובתך בהקדם.

בכבוד רב,

ר/ח ע. זולברג
מפקח ימי ראשי
"צים"

28/1/1986

לכבוד

ר/ח ע. זולברג
חברת צים
חיפה

א.נ.,

הנדון: מכתבך אלי מתאריך 20/1/86

אבקש להעמידך על אידיויקים במכתבך הנ"ל במסגרת תשובתי עליו כפי שביקשת.

א. אמנם כתבתי במכתבי אליך מיום 22/12/85 כי "איביצוע בבדיקת הילוך המנוע היה משגה חמור שלי..." אך בשום אופן לא חזרתי על כך בשיחתנו האחרונה בתאריך 20/1/86.

ב. להיפך, הסברתי לך כי הסיבה לניסוח מכתבי הנ"ל כפי שנוסח היתה הכוונה לאפשר לחברת "צים" לגבות את התוצאות מחברת הביטוח על סמך הסעיף "ירשלנות רבי'חובל וכו'", שאני מניח שקיים לגבי אניות "צים", כפי שכל חברת אניות רצינית ואחראית דואגת לקבוע בהסכמי הביטוח לאניותיה.

ג. נראה לי, כי במקום להיתפס להוצאות משיית העוגן, שלטענתך הגיעו ל-10,000 דולר, יש מקום להעריך את כושר ההחלטה שלי ואת הניסיון שלי בימאות שגרמו לכך שהאניה עצמה ניצלה מעליה על שרטון - דבר שהיה גורם להוצאות גדולות פי כמה ואולי גם לקורבנות אדם.

ד. יש לזכור, שהסיבה לאיבוד העוגן לא הייתה איביצוע הבדיקה - אלא עצם אי-התגובה של המנוע הראשי.

כידוע לכם (לפחות למפקחי הקו), קרה כבר בעבר באניה זו - "באר-שבע" - שהמנוע לא הגיב במהלך לאחור בעת תמרון, גם זמן קצר ביותר לאחר שנעשתה הבדיקה.

לפיכך, אין ספק שבאניה זו הבדיקה לפני התמרון אינה מעלה ואינה מורידה לגבי סיכויי חוסר התגובה של המנוע בשעת התמרון.

ה. גם אילו הייתה קורית תקלה בגלל משגה שלי בפעולה או בהחלטה, עדיין הייתי זכאי במקרה כזה להגנה מלאה של החברה, כולל הגנה משפטית, ולא להיפך.

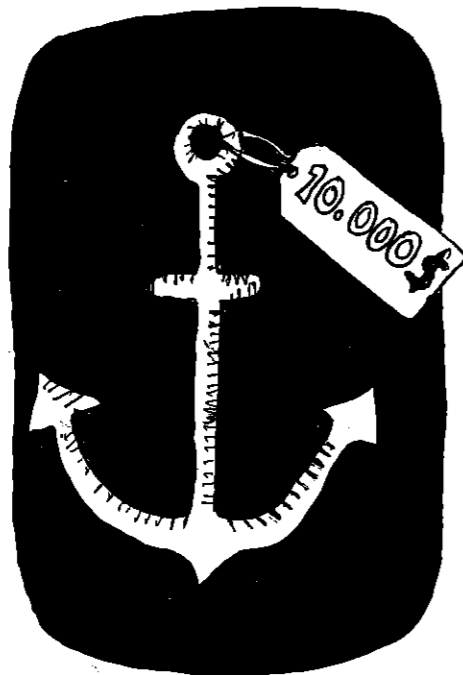
לסיכום, נראה לי, שדרישתך, בשיחה בינינו, שאשלם לחברה סך של 10,000 דולר אינה אלא קנטרנות לשמה והתנכלות מתמשכת אלי מצד הנהלת מינהל הצי.

אקוה כי בזאת יבוא הקץ למסכת התנכלויות זו, מאחר שאני ממשיך לראות עצמי כרבי'חובל מסור ונאמן של חברת "צים" - ללא קשר לאישים המאיישים את התפקידים בהנהלת החברה.

בכבוד רב,

ר/ח דוד קריץ

העתק: איגוד קציני הים



26/2/86

לכבוד

התובע ליד בית הדין המשמעתי לימאים
אגף הספנות והנמלים
דרך העצמאות 101
חיפה

א.נ.,

הנדון: קובלנה נגד ר/ח דוד קריץ
פ. 6-09093

הרינו מגישים בזה קובלנה נגד ר/ח דוד

קריץ המועסק עלידינו כדלהלן:

א. בעת שר/ח קריץ שימש כקברניט אנייתנו א.מ. באר-שבע, הוא התרשל בביצוע תפקידו.

ראה מכתב ר/ח קריץ מיום 22/12/85 מצ"ב ומסומן "א".

כתוצאה מהאמור לעיל נגרם לאניה אבדן שרשרת עוגן, אשר החיפושים אחריה, שלייתה וחיבורה לאניה גרמו לחברתנו נזק המוערך בסך של כ-10,000 דולר.

ראה מכתב אגף מיכל וצובר של חברתנו מצ"ב ומסומן "ב".

ב. ר/ח קריץ עבר עבירה של חוסר יושר והפרת אמון כדלקמן:

בתאריך 28/1/86 כתב לחברתנו את המכתב הרצ"ב ומסומן "ג".

ממכתבו זה עולה כי תוכן מכתבו מיום 22/12/85 אינו אמת וכי לטענתו "הסיבה לניסוח מכתבו הנ"ל כפי שנוסח היתה הכוונה לאפשר לחברת "צים" לגבות את ההוצאה מחברת הביטוח..."

חברתנו לא ביקשה מעולם כי ר/ח קריץ יפברק עבורה מכתבים למבטחיה.

ג. פעולותיו הנ"ל של ר/ח קריץ מהוות עבירה עפ"י סעיף 128 לחוק הספנות ימאים תשל"ג - 1973 ונבקשך להגיש בהתאם תביעה לבית הדין המשמעתי.

בכבוד רב,

ר/ח ע. זולברג
מפקח ימי ראשי

ולבסוף, חברים, המסר ברור לכולנו:

א. אין לאהוב בצורה חריצנית.

ב. חברות הספנות שלנו אינן זקוקות להודאתכם ב"טעויות של צוות", לצורך גביית דמי הביטוח, אינן מבקשות מכם להחליק פינות בהפלגותיכם הבלתי-קונבנציונליות ודורשות בתוקף רישום מדויק של זמני הפלגה, כמויות דלק וכדומה.

ג. ידידים יקרים, נא לרשום לפניכם, שהאמת הצרופה הינה יסוד פעולתם של כל בעלי האניות, ושלא יעזו איש לעוות אמת זאת, פן ימצא עצמו מואשם כאותו רבי'חובל פלוני, שחשב שבאמנותו תחזיר את אהובתו לחיקו.

ראו הוזהרתם!

אל מזכירות איגוד הקצינים

אני סבור ש...

הרה-ארגון ב"צים" והשפעתו על הימאים

אנו רואים יותר ב"צים" קאדטים ואין יותר הכוונה ועידוד לצעירים, הרוצים ומוכנים לשרת בים, וגם כמות האניות המניפות את דגל ישראל הולך ומצטמצם, ואין מנוס מן המסקנה, שיש מגמתיות בנעשה, והכוונה היא, בסופו של דבר, להגיע לצי של צ'רטרים ודגלי נוחות המופעל בידי זרים, ופה ושם לשמר כמה אניות בדגל ישראלי כדי להמשיך וליהנות מן הניתן ל"צי הלאום"...

קרן אור בספנות הישראלית מהווה חברת "האחים עופר", שתפסה לאחרונה תנופה גדולה, שיהיה במזל...

ניתן היה לצפות, שדווקא חברה פרטית תהא נוטה יותר לדרך הקלה של העסקת זרים, והנה להפתעת כולנו הופכת חברה זו למעסיק רציני של ימאים ישראלים.

מנהליה אף מצאו דרכים לתת הטבות שונות לראויים, מעל ומעבר לניתן ב"צים", ובכך הם השכילו למשוך אליהם מספר ניכר של קצינים צעירים ומבטיחים, שיכולו לתרום מיכולתם עוד שנים רבות.

האמור לעיל סותר לחלוטין את הגישה הנהוגה ב"צים", לפיה "הישראלים הם בלתי-כדאיים עקב עלותם הגבוהה". נראה לי, ש"האחים עופר", שהם אנשי עסקים ממולחים לכל הדעות, יודעים היטב מה הם עושים ולא נשאר אלא לאחל להם הצלחה.

"עולם כמנהגו נוהג והחמור אוכל קש" - אימרה זו שוב התאמתה לגבי הימאים, שכן לפני חודשים ספורים בלבד חולקו סוף-סוף שרידי כספי הפנסיה המוקדמת, זאת ללא כל פרוט והסבר. התלוש של "צים" כולל גם הודעה חד משמעית על זכות ערעור תוך חודש ימים בלבד, בלי להתחשב בכך, שמדובר בימאים הנמצאים בים, וגם לנמצאים בחוף אין בידם הידע והניירת הדרושים לבדוק היכן קופחו.

"צים". הדבר היחידי המונע זאת מהם הינו הסכום העלוב המוצע להם כפיצוי עבור כל אותן שנים ארוכות שהם תרמו לחברה.

המדובר הוא בימאים מבוגרים שנשחקו בעבודתם בים, אשר לרובם קשה להתמודד עם המערכות החדשות ועם לחץ העבודה הנדרש כיום באניות; חלקם אף סובלים ממחלות ומגבלות שונות. אם נוסף לכך את ההכנסה שקטנה בחצי, עקב תנאי העבודה החדשים, וכן את התמוטטות הפנסיה המוקדמת, עליה בנו כה הרבה, הרי שציבור שלם מתהלך בינינו מלא תסכול וממורמר, וברור שתרומתו ותיפקודו הולכים ופוחתים, מה עוד שאלו עומדים ועוצרים את קידומם של הבאים אחריהם, וכך נוצר האבסורד, שדווקא הצעירים והמבטיחים מדור העתיד עוזבים את "צים" ואילו המבוגרים ש"נגמרו" בעל-כורחם, נשארים וסותמים את המערכת.

חבל שבמסגרת ה"רה-ארגונים" השונים לא נמצאו עד היום האומץ והתושייה לטפל ביסודיות גם בבעיה כאובה זו.

לא נשאר אלא לתהות, מי יפעיל ויריץ את האניות החדשות העומדות כבר בפתח, ומי יפעיל את המערכות המתוחכמות בהן אלו יהיו מצויידות, זאת כאשר יש כבר קשיים גדולים לצוות את האניות של היום.

הצרה היא, שמנכ"ל הולך ומנכ"ל בא, וכל אחד דואג להראות רווחים והצלחה בתקופתו הוא, ולעזאזל המחיה, וכך אין

בימים אלו אנו מתבשרים, ש"בצים" שוב מתעתדים לעבור, "רה-ארגון" (בפעם המי ידע כמה!). האמת היא, שציבור המפליגים בים כבר אדיש להכרזות הללו, שכן במבט לאחור קשה לומר, שאנו הימאים יצאנו נשכרים ממבצעים אלו, שרובם לא היו בסופו של דבר אלא מבצעים רבי-רעש ופרסום, תוך הריסת קירות והעברת ריהוט; מבצעים, אשר במבט לאחור, אנו למדים, שברובם לא באו אלא להבטיח כסא לכל אותם "אנשי שלומנו", שמצאו עמצם לפתע מיותרים במערכת...

הואיל ומעולם לא ניתן בידי מידע מספיק על כל המחלקות והמדורים ב"צים", איני יכול, בכנות, לקבוע אם, ועד כמה, התייעלו ב"רה-ארגונים" שעברו, אך אני רואה לנגד עיני את מחלקת הצוות שלה אני "נשוי" לטוב או לרע, זה העשור השלישי, והנה כנגד כל "ראשי הקבוצות", הסגנים, הרכזים הפקידות, ומה לא - של היום, המתרוצצים ומתאמצים ואינם מצליחים לצוות את 28 האניות שנותרו, איני יכול שלא להיזכר בעבר הלא-רחוק, כאשר קבוצה מצומצמת של עובדי משרד הצליחה להפעיל צי של קרוב ל-100 אניות, מהן כ-7-8 אוניות נוסעים, כמות לא מבוטלת של מיכליות-ענק, ואניות צובר, כאשר במערכת הסתובבו כ-3500 ימאים, עשרות קאדטים וזרים, ואז עדיין לא חשבו על "בנק מידע" ומחשבים...

באחרונה אנו נתקלים יותר ויותר בימאים, קצינים ודרוגים, ה"יושבים על המזוודות", וכל רצונם לקום ולעזוב את



חיסכון באמצעים ובמה כרוך המאבק היומיומי לייעול ההובלה והשרות, וברור לנו, שדבר לא מתבצע במשיכת קולמוס של מנהל, גאון ככל שלא יהיה.

נראה, שהנהלת "צים" לא שכחה ולא למדה דבר ביחסה לעובדי הים שלה והשקט התעשייתי של עשר השנים האחרונות לא היטיב דווקא עם הימאים. מפליא, שעדיין אין מבינים בהנהלת "צים", שיחסי עבודה טובים תורמים להצלחה כלכלית, ורק אטימות מוחלטת יכולה להסביר התעלמות כה משפילה מאלו שיש לרצות ביקרם.

שארונה הנהלת "צים" לכאלפיים מעובדי המשרדים, כהוקרה על סיועם להתגבר על הקשיים הכלכליים. הנהלת "צים" בנדיבותה הסיעה והטיסה עובדים מכל סניפי החברה, אך לא מצאה לנחוח להזמין איש מעובדיהם. לא הוזמנו הבכירים והוותיקים ביותר, שהיו ממקימי הימאות העברית ואפילו לא אותם מצטיינים, שהחברה מנסה לציין את פועלם כדוגמה חיובית של עבודה קשה ומסורה.

כך חגגה חברת "צים" ארבעים שנה לקיומה ויציאתה למרחב בנוכחות אלפי עובדים - ללא ימאי בודד לרפואה. מוכרות לנו הלחישות המציגות את הימאות העברית כנטל כלכלי לעומת המנגנון הגאוני שהצליח ליצור יש מאין. אנו אנשי הים, הנמצאים בחלק מהמוקדים בהם מתגללים כספים, מבינים מה פירוש

האם "צים" גם חברת ספנות?

באחרונה אנו עדים לפרסומים חיוביים בזכות התאוששותה המופלאה של חברת "צים". יותר מכל אחד אחר ברצוננו להאמין, שהחברה התגברה במהירות עצומה על אותו משבר שסיכן את קיומה ושלחברינו, עובדי הים, חלק נכבד ביותר בתהליך התאוששותה הכלכלית. נודע לנו באקראי על מסיבה מפוארת

ככלל, כולנו עומדים תוהים כנגד הסכום הזעום יחסית שנתקבל לאחר 20 שנות צבירה, ריבית והצמדה – זאת בהשוואה לקרן ההשתלמות, שתמורתה גדולה לאין ערוך, שלא לדבר על חלק החברה, שבזמנו ניתן כתחליף להטבות שכר, וסופו שחזר אליה בדלת האחורית...

באחרונה הופתע כותב שורות אלו, כאשר גילה לפתע באחד התלושים, שמזה זמן מה נמחקו לו חמש שנות ותק, זאת ללא כל הודעה והסבר... בברור נמצא, שפקיד זה או אחר גילה יעילות יתר, ובחישובים, הברורים רק לו, הגיע לאן שהגיע... מאז עברה למעלה משנה והפרשה עברה כבר אינסטנציות שונות, אך הפתרון עדיין רחוק...

בינתיים, לאחר התרוצצות ודרישה, נערך ברוב עמל גם שיחזור תיק התשלומים, ונמצאו הרבה "חורים" בלתי מוסברים. זאת, למרות שמדובר בעובד "קבוע", שלפי כל הדיעות היה מועסק ברציפות אם בשורת בים, בחוף, ואם בקורסים ואם בחופשות משלמות. ההסבר נערץ כנראה באותן שנים בהם שלט "איסדר" בתיק וכן בנוהג הפסול, לפיו שולמו לימאי כל חופשותיו המגיעות עם ירידת מהאניה, ובכך "נפתרו" ממנו למספר חודשים בהם לא קיבל דבר (וכנראה גם לא הופיע על דפי התשלום). באותה הזדמנות גם נוכה לימאי מס מעל ומעבר, שכן נמצא שבחודש אחד "משכורתו" גדלה לאין ערוך... דבר שגילינו רק לאחר כמה שנים...

נכון להיום, נדרש כותב שורות אלו לבוא ולהוכיח בכתובים, שאכן "הועסק" בפרקי הזמן החסרים – משימה כמעט בלתי אפשרית, שכן מי ימצא, והיכן, מסמכים 20-30 שנה אחורנית? ואילו ה"ל חושב, שעל חברת "צים" החובה להוכיח ולהסביר מהותם של "חורים" גדולים אלו, כאשר המדובר בעובד קבוע שהועסק כל השנים רצוף... וכאן הענין כרגע עומד. מובן שלענין הוותק ישנן השלכות מרחיקות לכת על קרנות הפנסיה השונות, וכן על תנאי הפרישה בעתיד.

בשיחות עם חברים גילה כותב שורות אלו, שעוד רבים נמצאים אתו באותה סירה, חלקם "שוחים" נגד הזרם וחלקם כבר התייאשו וויתרו.

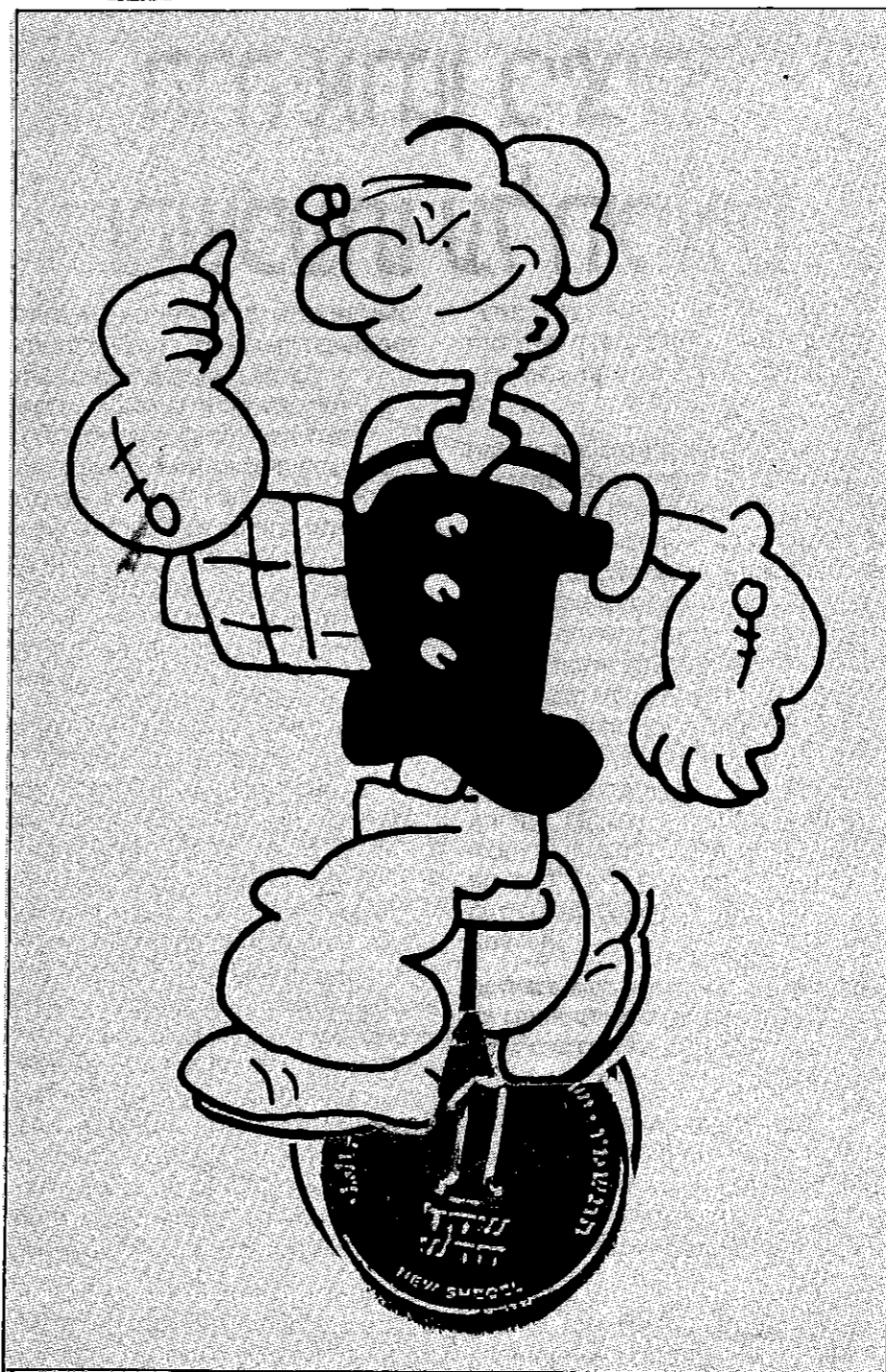
בהזדמנות זו גם גילה, שהמחשב "שכח", משום מה, לשלם לו משך שנה ויותר את התוספת "רביחובל ראשון", תוספת המגיעה בתוקף חוזה העבודה (מעניין, שמעולם לא שמענו על המחשב "שטעה" ולו פעם אחת לטובת הימאי!). לאור כל

מה שנכתב לעיל, סבוכ כותב שורות אלו שהגיע גם הזמן, שבמקביל לכל הפסיכולוגים, הסוציולוגים, הוועדות והמדורים שתפסו טרמפ על "רווחת" הימאי ורובם ככולם אינם אלא "עורבא פרח", חובה למנות פקיד מתאים ובעל סמכות, שיטביר אחת ולתמיד את תלוש המשכורת הבלתי מובן, ישמש כתובת בלעדית לברורי שכר שוטפים, יעדכן את הימאי בענין החזרימס ויהא אחראי לכך שזכויותיו לא יקופחו. זו תהא עבודתו זה

יהא עיסוקו הבלעדי, ושוב לא יזדקק הימאי ל"טובות" מפקיד זה או אחר ולא יחוש שהוא מהווה מטריד בבקשו את זכויותיו

אישית, אני מכריז קבל עם שאני מצטרף בזאת לכל אותם הרבים שאיבדו סופית את אמונם באמינות מערכת התשלומים של "צים" עם כל המשתמע מכך...

דניס יורה, רביחובל "צים" קליפורניה



על הסכם עבודה

לאחר שנים ארוכות של משברים והפסדים בחברות הספנות, אנו הימאים (כשאר האנשים המעורבים בחוגי הספנות) רואים בעת האחרונה אור בקצה המנהרה של התאוששות החברות. כימאים, שחוו על בשרם את תקופת המשבר בצורה החריפה ביותר, התאפשר לנו לקבל בשנה האחרונה – וזאת לאחר כמה שנים שבהם נשחק שכרנו באופן משמעותי – תוספת צנועה, המפצה אותנו במעט על שכרנו שנשחק.

לדעתי, תוספת זאת אינה מספיקה ויש להמשיך ולשאוף ולתבוע בהסכמי עבודה הבאים פיצוי הולם יותר בעבור הפלגותינו, שהולכות ונעשות קשות יותר, הן מבחינת תנאי העבודה והן מבחינת דרישות ההכשרה והמטלות המוטלות עלינו כקצינים באניות.

לעצם התוספת האחרונה – שמחתי כמו כולם על התוספת, אך לאחר בדיקה של טבלאות השכר, בראיה כוללת של חבר מועצה (לא מבחינה אישית שלי), יש לי הרושם, שהקצינים הזוטרים קופחו כאן יותר, ובאחוזים הדבר נראה כך:

הפרשי שכר בין הקצינים בחטיבה לגבי אניה מסוג ג' (הסוג הנמוך ביותר):

| | |
|-------------------------|---------------------|
| ההפרש בין קצין III ל-II | במטבע ישראלי: 18.5% |
| ההפרש בין קצין II ל-I | במטבע ישראלי: 22% |
| ההפרש בין קצין I ל-III | במטבע ישראלי: 44.3% |

ולכן, עם חידוש חוזה העבודה הבא (88/89) אני רואה לעצמי חובה להעלות את הנושא בישיבת המועצה, המתכנסת במארכ 88 ולפעול למען צמצום הפער ושיפור תנאי השכר של הזוטרים והשלישיים בפרט בכל האמור לגבי תשלומים במטבע זר.

נראה, שאם ה-Crow List באניה היה ערוך על-פי השכר ולא לפי ההירארכיה הפיקודית, היינו מוצאים את החובל/מכונאי שלישי אחרונים ברשימה, כי שכרם במטבע זר נמוך משכרו של מלח

כשיר, מנוען, מסיק טבח II ומלצר. שיפור בשכרם במטבע זר ישפר, לדעתי, גם את ההפרש, המעוות לדעתי, המגיע עד לכדי 87%.

והדבר האחרון: שיפור זה יהווה אולי תמריץ לנוער חדש לבוא ולמלא את השורות, כי היום, ובדרגות הנמוכות בעיקר, השכר איננו אטרקטיבי.

מורדי חבר חבר מועצה איגוד קצינייהים



תגובה למכתבו של חבר

באחרונה יצאו לאור חוברות חדשות של ההסכם הקיבוצי המיוחד לקצינים, בהן מופיעות טבלאות השכר החדשות במלואן, והצעת לי לחבר המועצה הנכבד, שיואיל נא לבדוק שוב את חישוביו...

בהסכם האחרון נחתמה תוספת שכר של 12.5% על השכר השקלי והדולרי, לכל הדרגות, ללא יוצא-דופן הכלל, כך שההפרשות לא השתנתה.

חשוב לציין שהנושא הנ"ל נידון במועצה האחרונה, והוחלט על דעת כל החברים לתבוע תוספת שכר אחידה לכל דרגות הקצינים.

כל החפץ בהסברים או הבהרות נוספות בנושא השכר, מוזמן למשרדי האיגוד.

חטיבת הקצינים

| |
|--------------|
| מטבע זר: 32% |
| מטבע זר: 42% |
| מטבע זר: 87% |

לכבוד
חטיבת רביי חובלים ומכונאים ראשיים
לידי מ/ר ארז עברי
איגוד קציני ים

לארז שלום רבו!

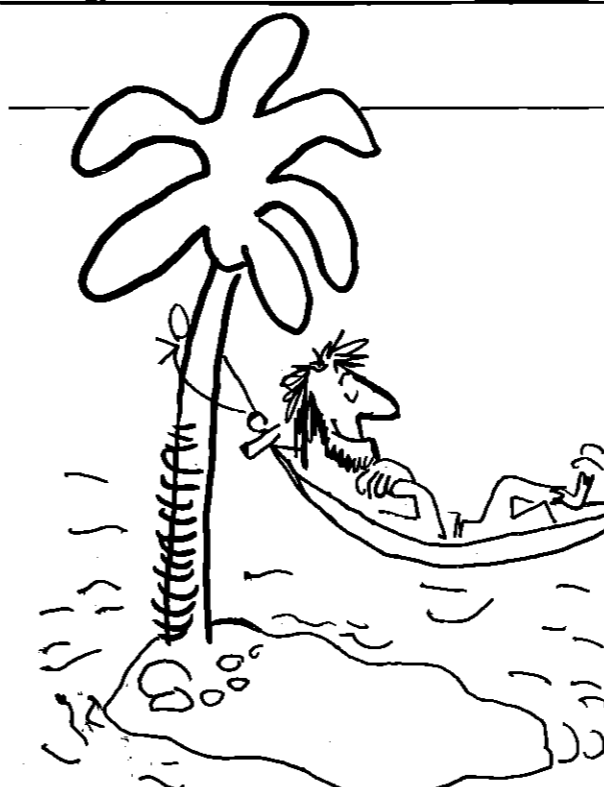
רציתי לכתוב לך כאן על בעייה שכבר דנו בה הרבה, במיוחד באניות; יתכן שהועלתה גם בכתב ויתכן שהדים הגיעו אליכם ברמות שונות של הוויכוחים.

בקצרה, היתה תקופה שבה עבדנו באניות "יסמין" ו"לוטוס" (אני רוב הזמן על ה"יסמין") תקופת של 4 חודשי עבודה ו-4 חודשי חופשה. החופשה עבור חודשי העבודה היתה כחודשיים עד חודשיים וחצי, והיתרה היתה ברוב המקרים (אם לזכותם של אותם אנשים עדיין ימי חופשה רבים) על חשבונם. אח"כ שונתה השיטה ועבדנו כ-4 חודשים ושהינו כחודשיים וחצי בחוף. במצב זה לא "נאכלה" יתרת החופשות. באחרונה עם תחילת שנת העבודה הקרויה "פרוייקט" עובדים כחודשיים ושהים בחוף כחודשיים. במצב זה ממשיכים אלו שעדיין לזכותם מספר גדול של ימי חופשה להשתמש ביתרות שלהם, בעוד לאחרים, שלא תמיד התמידו בעבודתם, משולמת היתרה על חשבון החברה - קרי המתנה.

נכון, גם מר יגאל דפני טוען, שלא נחתם שום הסכם בענין הזה, וגם באסיפה האחרונה באיגוד טען ר/ח קריץ שאין שום דבר חתום. השאלה היא, מה דעתכם בענין; אין כאן ענין של הסכמים פרטיים. השאלה היתה מתעוררת גם אם היינו עובדים ששה ימי עבודה וששה בחוף, חודש עבודה וחודש בחוף, או אפילו שבוע כן ושבוע לא.

את אותה בעיה אפשר גם להציג בצורה אחרת: קצין x המסונף לפרוייקט, מבקש חצי שנה לשהות בבית, אך אין לזכותו יתרות חופשה: סביר להניח, שהחברה לא תאשר לו חופשה עם תשלום המתנה. קצין אחר, בעל מספר גדול של ימי חופשה, מבקש לשבת על חשבוננו כמה חודשים בחוף: סביר להניח, שהחברה תסרב לו בגלל שהוא קשור לפרוייקט. ובכן, מה האלטרנטיבה?

בברכה
מ/ר ברוך גלר



על הכשרת חובלים והסמכתם: עבר, הווה, עתיד

בשנת 1972 נתקבלה ב-I.M.C.O אמנה בשם "S.T.C.W" (להלן "האמנה"), אשר קובעת דרישות מינימום לגבי החזקת משמרות באניות צי הסוחר; קובעת תכני מינימום ללימודים, להתמחויות ולמבחני הסמכה; קובעת זמני-שרות מועריים (SEATIME) לפני קבלת הסמכה. האמנה גם קובעת מערכת דיווחים לארגון I.M.O מצד כל המדינות החברות בארגון בינלאומי זה ונותנת סמכות לעכב אניות בנמלי-חוף בגלל הפרת הוראות האמנה במקרים קיצוניים. הוראת מעבר באמנה מציינת, שקיימת תקופה בת חמש שנים, תקופה בה רשאית כל מדינה לבחון ולהסמיך ימאים לפי תקנון קודם; זאת בתנאי, שאותם ימאים החלו שרותם הימי לפני מועד כניסתה של האמנה לתוקף. תמצית זו של האמנה אינה ממצה, אך תספיק לצורך סקירה זו.

בארץ אושר, בשנת 1984, סילבוס "חדש" לקציני סיפון, אשר מותאם לדרישות האמנה. הסילבוס קובע מבחני הסמכה בכתב, התמחויות ומבחן בעליפה לשתי דרגות: חובל משמרת וחובל בכיר; כמו כן הוא קובע תנאים מוקדמים לדרגות הנ"ל. בנוסף לכך קובע הסילבוס דרישות באשר לשרות ימי לדרגת הסמכה של "חובל משמרת בכיר" וכן לדרגת רבי-חובל. באשר לדרגה האחרונה, המועמד יהיה חייב להיבחן בעליפה במבחן מסכם. סילבוס זה בתוקף מ-1 בספטמבר 1984.

יש לשים לב, שהאמנה אינה כוללת קיום דרגת הסמכה של חובל שלישי. מבחינה היסטורית רצוי כאן להיזכר, שבעבר הרחוק לא היו מסמיכים חובלים שלישיים, אלא ממנים אותם "להחזיק משמרתו של רבי-החובל באחריותו של רבי-החובל".

מהאמנה ומסילבוס 1984 מתקבלת המסקנה, שיש ללמוד את הצד העיוני של המקצוע בשני שלבים, כאשר כל שלב ימשך כ-11-10 חודשים - או בשלב יחיד בנוסף של מכללה תלת-שנתית.

עד היום קויים במכון להכשרה ימית רק קורס אחד מלא לחובל משמרת. קורס זה קלט צוערים בעלי ניסיון ימי מזערי ולא נמצא קושי מיוחד בביצועו. כמו כן, קויימו במכון שני קורסים לקידום חובלים שלישיים לדרגת הסמכה של חובל משמרת. קורסים אלו נמשכו כחמישה חודשים, ושוב לא נמצא קושי מיוחד בביצועם.

התייחסות החניכים לתכנים החדשים נמצאה בדרך-כלל חיובית, כי תכנים אלו קרובים יותר לתפקיד חובל משמרת, מאשר מקצועות מסוימים, אשר נלמדו בעבר לקראת הסמכת "חובלים שניים".

באשר להכשרת חובלים בכירים, עדיין לא הוחל בהפעלת סילבוס 1984, וזאת משתי סיבות: ראשית, אין מעוניינים בארץ לקיים קורס למשך שנה לחובלים בכירים, כל עוד הוראות האמנה מאפשרות לדחות את הדבר. שנית קיים קושי מיוחד במעבר מהסמכה של חובל שני (סילבוס ישן) להסמכה של חובל בכיר (סילבוס חדש). עבור מועמדים אשר יהיו זקוקים למעבר זה, הלימודים עלולים להימשך אפילו יותר משנת לימוד אחת. לכן הוחלט לקיים מספר קורסים, אשר מהצד האחד יובילו להסמכה של חובל ראשון, אך מהצד השני יכללו התמחויות, אשר תאפשרנה בעתיד הסמכת המועמדים לדרגת חובל בכיר ורבי-חובל לפי סילבוס חדש. מדובר בביצוע הסילבוס החדש בשלבים תוך התחשבות בנושאים שנלמדו בעבר בקורס חובל שני. קורס "מעבר" כנ"ל קויים בשנת הלימוד 1986/7 ומתוכנן להתחיל שוב בינואר 1988. יש לקוות, שכל החובלים הראשונים בכוח, שהם כיום מוסמכים כחובלים שניים (סילבוס ישן) יצליחו להתקדם בדרגת הסמכה בעזרת קורסי "מעבר" אלו.

באשר לחובלים ראשונים, המועמדים ללימודים לקראת הסמכה כרבי-חובלים, אין כוונה לדרוש הסמכתם כחובלים

בכירים לפני סיום תקופת המעבר. לטובת המועמדים יש לקוות, שקורס חב"ב "האחרון" לפי סילבוס ישן יתקיים במועד אשר יבטיח למשתתפיו לקבל הסמכת רבי-חובל לפני סיום תקופת המעבר.

ב

בחלק הראשון של רשימה זו בדקנו את השפעת האמנה על מערכת ההכשרה וההסמכה, לא כולל בתי-ספר ימיים. כאן רצוי לציין, שבעקבות סילבוס 1984 נפתחו בבתי-ספר אלו כיתות י"ג, אשר מטרתן, מבחינה מקצועית, ללמד את התכנים הנוספים (ביחס לחובל שלישי), אותם תובע סילבוס 1984 ללמד. לא כל החניכים המסיימים כיתה י"ב ממשיכים עד כה לכיתה י"ג. עדיין גם מוקדם לנבא, כמה בוגרי כיתות י"ג יצטרפו בעתיד לצי הסוחר; מה עוד, שבוגרים אלו גם יחזיקו בתעודת טכנאי, אשר מתפקידה להקל עליהם למצוא תעסוקה חילופית.

על כל פנים, ראשוני החניכים, אשר סיימו כיתה י"ג, יגוייסו ויגיעו לצי-הסוחר רק בתחילת שנות התשעים, כצוערים, להשלמת הכשרתם המעשית. רק אז יתברר, אם יהיו זקוקים, להשלמת ידיעותיהם העיוניות, למוסד לימודי, או שיוכלו לבצע השלמה זו בכוחות עצמם.

ג

עד כאן בדקנו את השפעת האמנה והסילבוס החדש על מערכת ההכשרה וההסמכה. כעת עלינו לבחון את התפתחות מחלקת הסיפון של המכון להכשרה ימית בשנים האחרונות ולהעיר הערות באשר להתפתחויות הצפויות, אולי, בעתיד הקרוב.

ההתפתחות הושפעה, כמובן, ע"י האמנה והשינויים בסילבוס בעקבותיה. היא הושפעה יותר על-ידי מדיניות ממשלתית של קיצוצי תקציב, התזורים מדי שנה בשנה, והן על-ידי המשבר הכלכלי, בו מצאו עצמן חברות הספנות. כל אלו גרמו להקטנת פעילות ההכשרה בכלל-ולצמצום פעילות ההוראה של מחלקת הסיפון במכון להכשרה ימית בפרט.

בשנות הלימודים 1973-1982 קויימו בכל שנה לפחות ארבעה קורסים במח' הסיפון - קורס לכל דרגת הסמכה. קצב זה של פעילות עשוי היה, לקראת סיומו, להביא למצב, הרצוי מבחינה תפעולית, שכל חובל יחזיק בהסמכה לדרגה אחת מעל



גדוֹת יָם בְּעִיִּם
מיכליות לכימיקלים

GADOT-YAM Ltd.
CHEMICAL TANKERS

| | |
|-------------|------------|
| * OWNERS | * בעלים |
| * OPERATORS | * מפעילים |
| * AGENCIES | * סוכנויות |

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

להסמכה המינימומלית הדרושה לו, ויכול, במידת הצורך, למלא מיידית מקומו של קצין בכיר ממנו. מצב כזה היה מוכר לנו כטבעי בציים של רוב הארצות המפותחות. אך לא לכיוון זה התפתחו הדברים. פרוץ המשבר בספנות החל לגרום להקטנת מספר כלי-השייט. הוא עורר מחשבות באשר למספר הקצינים שיהיה דרוש לצי הסוחר הישראלי בעתיד. גם גובה ההוצאות של חברות הספנות על כוח-אדם ישראלי וגם חוסר רווחים באופן כללי לא עודדו רצון להשקיע בהכשרה.

אמנם, הסטטיסטיקאי הזהיר כבר בתחילת תהליך הצמצום, שנשירה טבעית מהמקצוע מחייבת המשך שוטף של גיוס והכשרת חובלים; אך הלחצים הכלכליים גרמו להפסקה כמעט מוחלטת בגיוס ולצמצום מספר הקורסים במכון להכשרה ימית. זאת ניתן ללמוד מהטבלה הבאה:

| שנת לימוד | קורסים לדרגת הסמכה במכון |
|-----------------|---------------------------------------|
| 1982/3 | חובל III, חובל II, חובל I, רב-חובל. |
| 1983/4 | חובל III, חובל II. |
| 1984/5 | חובל משמרת (שנתי); חובל משמרת, חלק ב' |
| 1985/6 | רב-חובל; חובל משמרת, חלק ב' |
| 1986/7 | חובל I |
| 1987/8 (מתוכנן) | חובל III, חובל I. |

מהטבלה מתקבל הרושם, שמדובר לכאורה בקיצוץ הפעילות בממוצע ב-50% החל בשנת הלימוד 1983/4. אם מגמה זאת תימשך, היא עלולה לסכן את קיום המוסד בכלל. יש לקוות, שעברנו את שיא הצמצום ושהצרכים יגרמו כעת לשינוי המגמה. כתוצאה מההפסקה, הכמעט-מוחלטת, בקליטת צוערי סיפון בשנים האחרונות, נוצר כעת מחסור בחובלי משמרת. יש קושי למלא את החסר אפילו ע"י זרים. לכן, עומד להיפתח, בנובמבר 1987, קורס חובל שלישי, תוך ניצול תקנון המעבר אל הסילבוס ותקופת מעבר הנתונה באמנה. כל זאת, על מנת לנסות ולמלא חלק מהחסר ותוך קיצור זמן ההכשרה ככל הניתן. יש לקוות, שתחדש, יחד עם זאת, פעילות גיוס והכשרה סדירה בהתאם לתכנון רבי-שנתי. אולם לכך דרושה הקצאת אמצעים; אלו חייבים - חלקם לפחות - לבוא מקופת המדינה.

באשר לפעילות המכון להכשרה ימית, גם היא תדרוש השקעה. חלקה בציוד חדיש כגון אמצעי סימולציה, חלקה בכוח האדם:

מרצים, מורים, מרריכים. יש להזהיר בפני הלוח-המחשבה, שפעולה ההדרכה תוכל להתבסס בעיקר על מרצי-חוץ מזדמנים. המרצים חייבים להיות הן מומחים למקצועות אותם הם מלמדים והן מומחים להוראת מבוגרים. לא קל למצוא מועמדים מתאימים מבין הימאים, אשר מוכנים לראות בהוראה מקצועם למשך שנים. כשמוצאים אותם יש צורך לעודדם ולאפשר להם להתפתח. כיום המוסדות המלמדים והבוחנים שלנו עדיין שואבים חלקית מהשקעה שנעשתה בשנות

הששים, כאשר מרצים ובוחנים הכשירו עצמם בקורס רב-חובל-בכיר ובקורסים אוניברסיטאיים לתעודות/רשימות הוראה. לא לאורך זמן נוכל להיות מהשקעות העבר. למען אניות העתיד יש להכשיר ימאים, ולשם כך יש צורך להשקיע; חיסכון לטווח הקצר אינו שקול כנגד אבדן משאבי-אנוש לטווח הארוך.

ר/ח בכיר שלמה פלטי



המירוץ

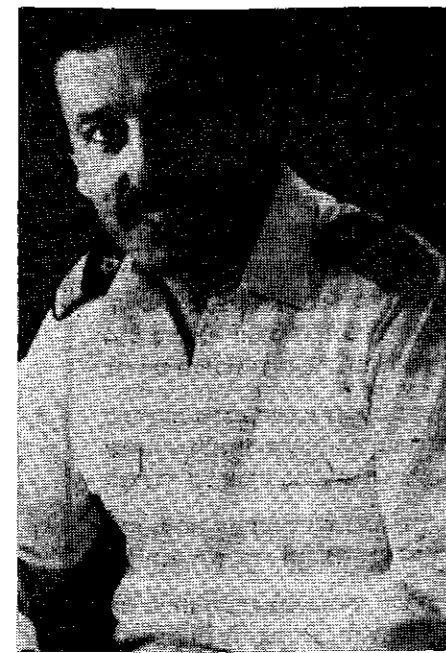
בי-1960 קרא קולונל בלונדי האסלר תיגר על סיר פרנסיס צ'יצ'סטר והזמין אותו להתחרות עימו - אחד מול אחד - במירוץ מפרשיות של האוקיינוס האטלנטי. השניים התערבו על פחות מלירה שטרלינג אחת, ובינתיים הצטרפו למירוץ שני שייטים בריטים נוספים ואחד צרפתי. הם עברו את 3,300 המילין מפלימות שבאנגליה לניופורט, רוד-איילנד, ארה"ב בערך בחודש ימים. סיר פרנסיס ניצח - ומסורת שלמה נולדה.

כל 4 שנים יוצא מאז המרוץ הטרנס-אטלנטי ליחידים - שבמקור מומן ע"י השבועון "אובזרוור" והשנה ע"י מבשלות השיכר של "קרלסברג" - לדרך, ומושך אליו משתתפים מכל רחבי תבל והתעניינות עצומה של כלי-התקשורת. המאורע מאורגן בידי מועדון היאכטות המלכותי של בריטניה, עובדה המבטיחה, כי רק השייטים המיומנים ביותר יוכלו לקחת חלק במירוץ המפרץ. לכן חייבים כל המועמדים לעמוד במבחן העפלה למירוץ: הפלגת יחיד של 1,500 מילין במפרשית בה הם מתכוונים לתחר.

השיא הנוכחי של המירוץ: 16 ימים ו-6 שעות - הנחשב להישג מופלא - שייך לצרפתי איבון פוקונייר, שהציב אותו ב-1984.

במרוצת השנים הלך וגדל מספר המשתתפים, כמו מספר המדינות המיוצגות, כאשר השיא היה ב-1976: 141 שייטים מ-17 ארצות. בשל דרישות בטיחות הוגבל מאז מספר המשתתפים ל-120. גם הגודל של המפרשיות הלך ותפח, עד שהופעתה של מפרשית ענק באורך כ-75 מטרים גרמה למארגנים להגביל את האורך ל-20 מטרים. המירוץ השנה כולל 6 סוגים של מפרשיות, באורך שבין 8 ל-20 מטרים.

120 מפרשיות מ-14 מדינות יטלו חלק במירוץ 1988, אך תהיה זו הפעם הראשונה בתולדות המירוץ שישתתף בו שייט המייצג את ישראל, ולמעשה הפעם הראשונה שמדינה מזרחית-יבשתית מיוצגת.



קלייב שלטר

המירוץ הטרנס-אטלנטי נקרא לפעמים "האתגר הגדול האחרון של הזמנים המודרניים", "הרפתקת הסולו הגדולה מכולן" או, בפשטות, "המירוץ הגדול בתבל" - ואפשר להבין מדוע: זוהי תחרות בה מנסה האדם (גם נשים השתתפו!) למתוח את יכולתו, ואת יכולת המפרשית שלו, עד קצה הגבול, כשהוא בעימות מתמיד נגד איתני הטבע, הים והבדידות שלו עצמו.

המפרשית

ב-1985, לאחר שקלייב שלטר התקבל ע"י מועדון היאכטות הבריטי המלכותי כמשתתף רשמי מטעם ישראל במירוץ הטרנס-אטלנטי ליחידים, הוצב בפניו אתגר קשה: החיפוש הארוך והמייגע אחר מממן, שיטול חסות על רכישת המפרשית המתאימה.

בדצמבר 1986 הצליח קלייב להשיג את תמיכתה של קבוצה ציונית של משוגעים לדבר מבריטניה, המממנים את השתתפותו, ובכך מאפשרים את הופעת הבכורה הישראלית במירוץ.

המפרשית שנרכשה היא "קונסטסה 32", שאורכה 10.5 מטרים, מפרשית מהירה שנבנתה על-פי ספציפיקציות של "ללוידיס". המודל הזה הפך למפורסם, כאשר הוא הצליח להיות המפרשית הראשונה - ועד היום היחידה - שהשלימה בהצלחה את הקפת "כיף הורן".

המפרשית צויידה בכל האביזרים הדרושים למירוץ יחידים. יש לה מיקרו-פרוסטור לניווט, ראדאר, ציוד תקשורת משוכלל וניווט לווייני. קלייב עצמו בדק ורכש כל פרט ופרט ולא חסך מאמצים כדי להכין את המפרשית למירוץ.

קלייב השלים את הפלגת החובה לקראת המירוץ ביוני 1987, כאשר הוא הפליג מאיפסוויץ' באנגליה לספרד ובחזרה, מרחק 1,800 מילין. קלייב הביע שביעות רצון מתיפקודה ללא דופי של המפרשית, ובמסלול חזרתו מספרד הפליג דרך פלימות כדי למסור את "פנקס המסע" הרשמי שלו, דבר שהבטיח לו סופית את המקום בקו הזינוק ביוני 1988.

המתחרה הישראלי

קלייב שלטר (נשוי + 2) נולד באנגליה ב-1950 ועלה לישראל ב-1971. הוא הצטרף לצי הישראלי ומיד החל בקורס קצינים, אותו סיים בהצלחה ב-1973, ומאז עלה בסולם הצי עד למשרת הנוכחית כקצין ראשון.

שלטר החל, במה שהוא מגדיר כ"שיט אמיתי", ב-1963, כאשר בגיל 13 הוא קנה בתחביבו בצורה רצינית וב-1968 כבר נטל חלק באליפות הלאומית של בריטניה. אז הוא גם החל בשייטים ב"מים עמוקים" - וביצע הפלגות רבות לצרפת, ספרד והאיים הקנריים.

ב-1974 רכש קלייב את המפרשית הראשונה שלו וצבר ניסיון רב תוך כדי הפלגות אינ-ספור באוקיינוס - לדנמרק, שבדיה והאיים ההולנדיים.

הרעיון להשתתף במירוץ הטרנס-אטלנטי ליחידים החל מבצבץ במוחו של קלייב כבר לפני 15 שנה. הוא עקב ביסודיות אחר כל מירוץ, למד את הנושא בדקדקנות, וכיום יש לו גם ספרייה מקיפה של פרסומים וספרים שנכתבו בידי משתתפים במירוצים קודמים.

ב-1985 הגיש קלייב את מועמדותו למועדון היאכטות המלכותי של בריטניה, סיפק למארגנים את הרקורד שלו - והפך לישראלי הראשון בהיסטוריה שהתקבל לתחרות.

בו ברגע שאושרה השתתפותו של קלייב במירוץ 1988, הוקמה 'ועדת המירוץ של קלייב שלטר' ע"י קרובים וחברים - ובמיוחד בתמיכתה הנלהבת של הרעייה אביבה.

כלכל ראשי יהושע שפירא-על מות אמו ז"ל
 מ/ר יחזקאל נקר - על מות אחיו ז"ל
 כלכל ראשי רחמים דסה-על מות אביו ז"ל
 ר/ח יחזקאל זילברמן - על מות אביו ז"ל
 ח/1 ינקו גרינברג - על מות אמו ז"ל
 ח/1 גריגורי לודביש - על מות אמו ז"ל
 ר/ח מקסים לביא-על מות אביו ז"ל
 ח/1 יואב אשר - על מות אשתו ז"ל
 מכ/2 יוסף צייתי-על מות אביו ז"ל
 ר/ח דוד כהן ור/ח שלום כהן-
 על מות אמה ז"ל
 ר/ח ישעיהו גרומן-על מות חמותו ז"ל



לאמנון יקירי

ימים עוברים ימים חולפים
 חלפו שבע שנים מיום מותך
 אני אלמנתך עוד חיה
 עם כאב, עם שאלה: מדוע?
 עם כבוד.
 לא קל לי, תאמין.
 מחכה בתקווה, שיבוא יום וימצא
 הרוצח הנתעב או אדם
 שמצפרנו יציק לו.
 החיים בלעדיך לא קלים לי,
 קשה מאוד... אך ישנם מעטים
 שטובים אלי.
 אבל אני לא מוותרת וחיה בארץ.

באהבה לנצח,
 רות שטרנברג

גרזי היינצה / ז"ל

היינצה, כפי שכונה אצלנו הגיע אלינו באמצע שנות
 הששים כקצין ראשון. הפולני עם האנגלית הרהוטה בפיו
 ועם סממני "הכבוד" הפולני, כבש את הסובבים אותו
 בנועם הליכותו ואמינותו האישית והמקצועית.

בתחילת שנות השבעים, עם נישואיו לאירנה - ניצולת
 שואה - ולאחר שעבר קורס רבייחובלים בטריאסט, הגיע
 לפיקוד על אניה בחברה, תפקיד שהיה תפור עליו.

הוא מילא את תפקידיו באחריות ובנאמנות, עד שלקה
 בשיתוק תוך כדי הפלגה ונלקח במסוק לבי"ח באיטליה.

את מבחן הסבל והיסורים הכרוכים במחלה עבר באצילות
 האופיינית לו וגם הצליח להשתקם, הדיבור חזר אליו והיה
 מסוגל להלך בכוחות עצמו.

יורשה לי להעיר, שגם את הפרידה מהחיים שאירנה
 והיינצה תכננו, היה בה משהו אופייני, והוא החרדה
 לגמור את חייהם באי-כבוד, וליפול למעמסה על החברה.

יהי זכרו ברוך!

מנחם לרין



לזכרו של רב-חובל עזרא יורן (ריינרט) ז"ל

את עזרא היכרתי בשנות השלושים, כאשר הייתי חניך
 בזבולון תל-אביב, על נהר הירקון. אמנם, הוא לא היה
 פעיל בתקופה זו, מאחר שהפליג כמלח באוניות זרות; אך
 עזרא שימש לנו דוגמה כאישיים למופת ושמר הלך לפניו
 כימאי יהודי, ארץ-ישראלי גאה,

בתקופת מלחמת העולם השנייה שירת באוניות בריטיות,
 אשר פיצו את המצור הימי שהטילו הגרמנים על כנות
 הברית, וכן בפלישה לאירופה. תוך כדי כך השלים לימודיו
 וקיבל תעודה של חובל ראשון בריטי,

נפגשתי עם עזרא לאחר המלחמה, כאשר גוייס צוות
 לאניה "קדמה", אניית-הנוסעים הראשונה של חב' "צים".
 עזרא שהה בתקופה זו בלונדון ונתבקש למלא תפקיד של
 קצין שני באניה. בזמנו היה מספרם של קציני-הים
 הישראליים מועט מאוד.

ימאים רבים רכשו ידע מנסיונו הרב וכל מי שהיה
 במחיצתו בתקופת שרותו בים יכול להעיד, שהיה אישיים
 מושלם. עצוב לכתוב עליו כעל "מי שהיה".

יהי זכרו ברוך!

ר/ח יעקב פינקלשטיין



חברת "צים",
 נופת צופים

היו זמנים שבהם הנהלת צים ונציגות
 העובדים בצים היו צהובים מאד זה
 לזה. ממש צהבת.

עכשיו הגיעו זמנים חדשים. כנראה
 שבעקבות הצלחותיה של צים לצאת
 מהכרזת ולהתחיל לשרט על מים
 שקטים: מתנשקים, מתחבקים,
 מחליפים מתנות, מתחייכים. ממש
 נופת-צופים.

הנה, למשל, קחו את המסיבה שערכה
 החברה לעובדי החוף (קרי:
 הפקידים), במסיבה זו הביעו
 העובדים (קרי: אורי צוקרמן) את
 הוקרתם למנכ"ל על פועלו למען
 החברה - בהענקת שי.

המנכ"ל, מתי מורגנשטרן, מצידו,
 התמוגג וכתב מכתב משתפך לאמור:
 מחווה שנגע לליבו...

ממש ימות המשיח.

מתוך "קול חיפה"

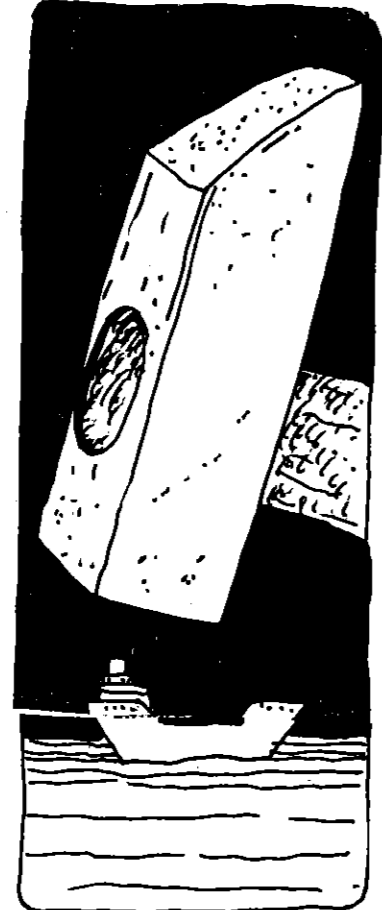
יו"ר ארגון עובדי צים
 הובס בבחירות
 למועצת העובדים

מאת ראובן בן-צבי

יו"ר ארגון עובדי צים הוותיק, אורי
 צוקרמן, הובס בבחירות לוועד
 ולמועצת עובדי צים, אחרי פעילות
 של 15 שנה. "המהפך" בארגון
 העובדים חל למרות פסיקת ביה"הדין
 הארצי של ההסתדרות, שקבע לפני
 זמן מה, שחבר ועד יכול לשמש
 ברומנית גם בתפקיד מינהלי בכיר
 במקום עבודתו.

הבחירות לוועד ולמועצת עובדי
 "צים" בארץ נערכו בסוף השבוע,
 כשעל 14 המקומות במועצת העובדים
 התחרו 2 רשימות. אחת בראשותו של
 אורי צוקרמן, והשנייה בראשותו של
 ברוך מור. בבחירות, בהם השתתפו
 600 בעלי זכות בחירה אוישו כל 14
 המקומות במועצה במועמדי רשימת
 ברוך מור. אורי צוקרמן נבחר רק
 במקום ה-16 וזכה ב-213 קולות בלבד.

מתוך "יריעות אחרונות"



"צים" תרכוש
 7 אוניות חדשות
 ב-200 מיליון ד'

מאת מוטי זפט

הנהלת חברת "צים" מנהלת
 באחרונה מר"מ עם מספר מספנות
 גדולות בעולם, לרכישת 7 אוניות
 מכולה בסכום כולל של 200 מיליון
 דולר.

עד סוף השנה תתקבל ההכרעה איזו
 מספנה תיבנה את האוניות. בין
 המספנות המשתתפות במר"מ נכללות
 מספנות מפולין, יפן, קוריאה וכן
 ממדינות אירופה ודרום-אמריקה.

האוניות שיירכשו יהיו מהמשוכללות
 בעולם, עם מעמס של 2,600 מכולות
 האחת, לעומת 1,800 מכולות באוניות
 הקיימות כיום ב"צים".

לפי התוכנית, האוניה הראשונה
 תסופק ל"צים" תוך שנה ר-5 חדשים
 ממועד התימת החוזה, ולאחר מכן
 אוניה נוספת כל 3-4 חודשים. על פי
 המקובל, המספנות יעמידו לרשות
 "צים" אשראי לתקופה של עשרות
 שנים למימון הרכישה.



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

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

ת.ד. 33448 חיפה 31 333
טלפון: 04-66 61 38

טלקס: TARCO 46603

בעלי האניות

"פלמח 2" (צים סיוני)
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 77 120 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/Haifa
TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מפעילי אניות
Ship Operators

שירותי טנקרים בע"מ

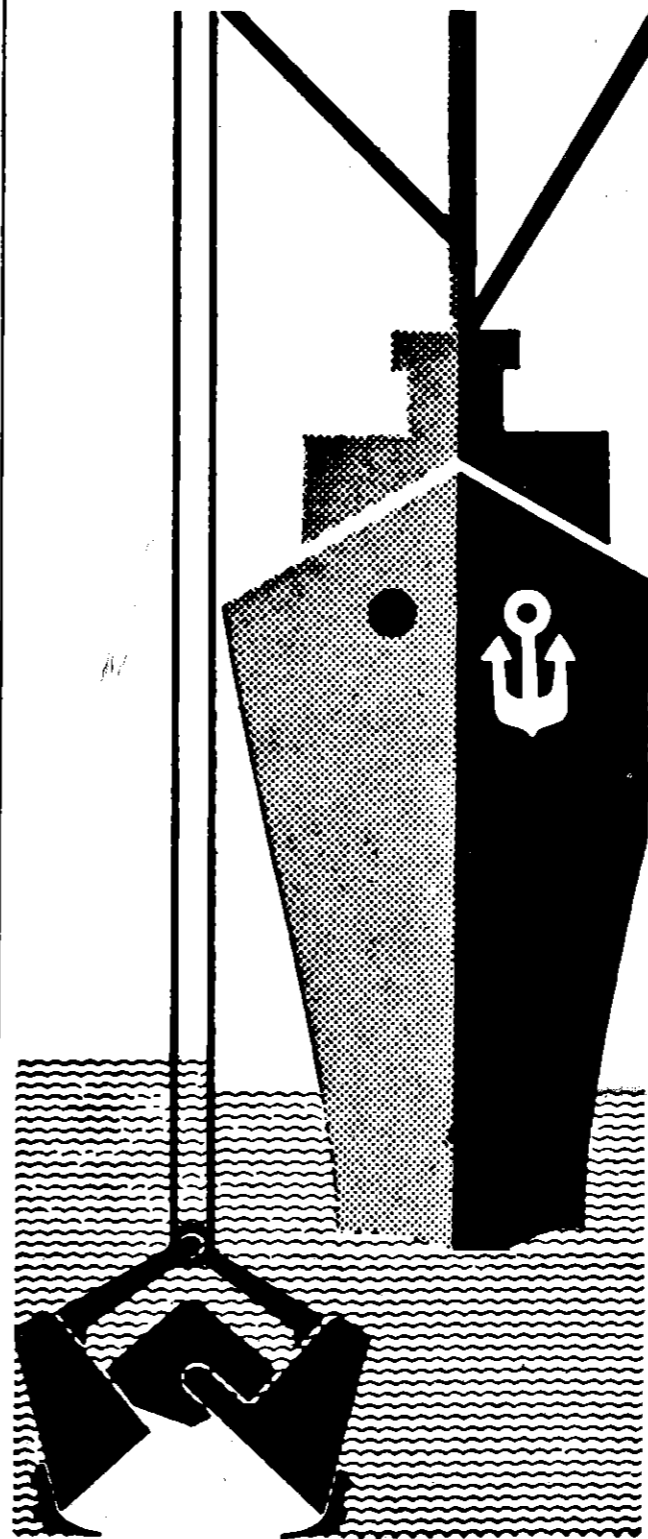
תל-אביב, רח' אחוזת בית 6, טל. 03-651923-6

מנהלי ספנות עבור:

פז - 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

אניות משא אל ים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל
בשרות הכלכלה הישראלית



ברכות

ח/1 ישראל שולר - להולדת בתו
ח/2 דורון ליטר - להולדת בתו
ח/רח דוד כהן - להולדת בנו
ח/מר משה עמר - להולדת בתו
ח/רח אפרים מרקוביץ - להולדת בתו
מכ/1 לאון טל-להולדת בתו
מכ/1 יוסף יונה-להולדת בתו
ח/2 אברהם ברכה - להולדת בנו
ח/1 לאון מרקוביץ - להולדת בנו
ח/2 מרדכי חבר - להולדת בנו
מכ/2 יהודה עמר-להולדת בנו
ח/2 מוביר סאלחה - להולדת בנו
ח/רח ישעיהו גרומן - לנישואי בנו
ולהולדת נכדתו
חשמלאי שלמה גשרי - לנישואי בנו ובתו
מכ/2 נחמן צירליץ-לנישואי בתו
אלחוטאי חיים רהב - לנישואי בתו
ח/רח מרדכי מירב - לנישואי בתו
אלחוטאי דוד יחזקאל - לנישואי בתו

ח/רח גיורא אשכנזי - לבריהמצווה של בנו
ח/רח יורם ברנע - לבריהמצווה של בנו
כלכל ראשי משה חייט-לבריהמצווה של בנו
מכ/2 אברהם ארדי-לבריהמצווה של בנו

