

היתאי הישראלי

בטאון האיגוד הארצי לימאים

The ISRAEL SEAMAN

ORGAN OF ISRAEL SEAMAN'S UNION



ספטמבר 1959 SEPTEMBER

אלול תשי"ט



ברכת המזכיר הכללי של הסתדרות העובדים

לכבוד

עורך „הימאי הישראלי“

כאן

ה. נ.

אני שמח להביא ל„הימאי הישראלי“ — ודרכו לכל ציבור הימאים — את ברכת הוועד הפועל של הסתדרות ואת ברכתי עם הופעת גליון החמישים של הכתאון.

קיומו של איגוד ימאים והופעת כתאון בקביעות — מעידים על המהפכה שנתחוללה לנו עינינו בשנות קיומה של המדינה בבנין צי ובהכשרת צוות ימאים, מקרב בני הארץ ועולים חדשים, שכל מדינה היתה נאה עליהם.

תוך שנים מעטות הגיעו ימאי ישראל להישגים גדולים הן בידע המקצועי והן בתנאי העבודה.

ההסתדרות שמחה על תרומתה להשגת הישגים אלה — והיא כמדאי תשקוד גם בעתיד על עניני הימאים והתקדמותם המקצועית והסוציאלית תוך התפתחות משק-הצי והרחבתו.

ברכותינו לכלל הימאים, לאיגודם המקצועי ולמערכת „הימאי הישראלי“ שתברית ביניהם תעמיק ותלך במסגרת הכללית האחת של פועלי ישראל.

פנחס אלף

THE ISRAEL SEAMAN ORGAN OF ISRAEL SEAMEN'S UNION

Published by:
The General Federation of Labour in Israel
Israel Seamen's Union

Editor: AHARON MICHAELI

HAIFA, ISRAEL, 2, HANANAL ST. P.O.B. 1324
Cables: "IGRAM", Haifa.

הימאי הישראלי כתאון האיגוד הארצי לימאים

יוצא לאור עלידי
הוועד של ההסתדרות / האיגוד הארצי לימאים

העורך: אהרן מיכאלי

חיפה, ישראל, רח' הנמל 2 / ת.ד. 1324
המען למברקים: „איגראם“, חיפה

צי חדיש בטונן של 83.000 טון
סחר נודד תובלה והפזורה.

אניות משא
אכזים בע"מ

חיפה רחוב הנמנים 2 טל 68356/7 - תל אביב רחוב פינסקר 2 טל 24158/9

שרות
נומעים
ומשאות
לארבעה חלקי תבל

צים
חברת השיט הישראלית תובנות
קניס כרטיסי

שהם שרות הים בע"מ

נתקבל ונרשם
ביום

תוכן הענינים

ברכת המזכיר הכללי של הסתדרות העובדים
ברכת ראש המחלקה לאגוד המקצועי

- 5 מנמל הבית
- אגרת לחבר — ר"ח ו. דלמן / מועצה לאומית
לספנות — ז. ברש / שינויים במחלקת המשק
כיצד ? — ז. שתיל / איך פועלת קרן הפנסיה ?
- 11 לדעתו
- הצעה לשינוי שיטת הלימודים של קציני טיפון
— ר"ח מרטין אקדיש / קליטת והכשרת עובד
דים לצי — עמיקם בנארי.
- 14 חברים כותבים
- 17 שיחות בנמל הבית
- רישומים מן הים — ג. אברמסון / הסימטא —
ד. רחצוויג.
- 19 על אנשים ואניות
- בדרך לפנמה ואקוודור — מ. ברגר / שיר ישן
לספינות — ג'ון מנטפילד.
- 20 במקצוע
- „סוואנה“, אנית סוחר אטומית / המועצה להס-
מכת ימאים — ז. פריד / מבעיותיו של לופא
באניה — ד"ר ו. לוין / הכשרת עובדים בשרר-
תים — יונה שמשי.
- 28 חדשות בתמונות
- 30 מימים ונמלים
- 32 פרקים בתולדות הספנות
- אניות סוחר של יוון — ד"ר שש מאיר / הבול
הימי — אליהו חצרוני.
- 35 לזכר נעדרים
- ר"ח מרטין קופל ז"ל — ע. קלמפרד.
- 36 פרשיות נשכחות
- לתולדות הספנות העברית — ר"ח זאב הים.
- 38 הסיפור הימי
- תחית „פריגורפיק“ — ר. דה לה קרואה.
- 40 ספורט במולדת
- 42 חשוב לדעת
- פתרון תשבץ 49 / דטרנגטים המסכנים חיי
הצוות / מדריך למסיק
- 45 מאון קרן עזרה לספנות
- 48 תשבץ „הימאי הישראלי“

„אות“, דפוס קואופרטיבי בע"מ, חיפה



אגרת לחבר

חברים יקרים!

ואין תמיכה מוסרית. הגוף הצבורי המתמר לפעול למען תודעה ימית הפך את המטרה לאמצעי... וימאי צריך לסמוך רק על עצמו ועל איגודו המקצועי.

לא נרחיב הפעם את הדיבור על תנאי עבודתו של הימאי שאין להם מקביל ביבשה, אך תמיד נמצאו אנשי יבשה שניסו להביא "השוואות" עם חו"ל על מנת להציג אותנו כיקרים ומונעים אפשרות התחרות מסחרית עם ציי העולם — בו בזמן שהם עצמם ישבו במוסדות ומשרדים שיעילותם, לכל הדעות היתה רחוקה מהשוואה עם חו"ל... השמועות על "היוקר" היו צריכות למנוע תמיכה ציבורית במאבק המקצועי של הימאי, אך, בכל זאת, אנו חושבים לסיים את המור"מ הנוכחי על תווה העבודה תוך 6 שבועות, ולהצליח.

ושוכ עומדים אנו בפני בעיה חוסר כוח אדם מתאים לצוות הצי הגדול.

בעיה כוח אדם

הבעיה היא רצינית ופתרונה לא קל. אך אין גם להפריז וליצור בהלה, כפי שניסו לעשות זאת דוברים ועיתונים מסויימים. עמדנו בפני בעיה זו כשמקומץ ימאים בראשית הצי הישראלי צריך היה להגיע תוך שנים מעטות למאות, ואלפי הימאים של היום, ויכולנו. כי מה מספר הזרים המשרת כיום באניותינו?

אך אין אנו מקילים ראש בבעיה זו. ונראה לנו, וזאת אנו מייצעים גם ליתר הגורמים המטפלים בהכשרת כוח אדם, כי לפני שמגיעים למסקנות יש קודם לברר את הסיבות למחסור באנשים במקצועות מסויימים, והן:

א. הגידול המהיר של הצי, שאין לו תקדים בכל ארץ אחרת. וקצב הכשרת הצוות מדביקו רק בקושי.

ב. הבעיה העיקרית, אולי — הנשירה. ונושר דוקא חומר טיב שבהגיעו לים חשב לבנות עליו את עתידו. כי היבשה פותחת בפני הצעיר אפשרויות יותר רבות ומעניקה תנאים יותר טובים. הפועל הממוצע מגיע ביבשה תוך זמן קצר לקביעות בעבודה ולשכר מינימום קבוע — מה שאין הדבר עם הימאי. בעבודות ומקצועות ביבשה המקבילים לאלה שבים תנאי השכר הם יותר טובים; וישנה הדרישה לחיי משפחה תקינים המרחיקה ימאים מהים גם בארצות אחרות.

ג. החברות והמוסדות לא הכירו את בעיות המקצוע וניסו למצוא פתרונות "קלים" במקום לפעול לפי שיטה ותכנון מוקדם.

ד. בתקופה מסויימת נשלחו לתור בלשכה מועמדים לא מתאימים למקצוע; מקרים סוציאליים, גכים ואנשים

בחזורי לפני ימים אחדים מתופשתי, ניסיתי, לפני שאגש לטיפול בבעיות היום-יומיות, לבדוק ולהעריך את המצב הכללי של האיגוד והימאות שלנו, והרי איך שהדבר נצטייר לי:

ראשית, נמשך בעולם השפל בספנות ונפח אניות של מליוני טונות עדיין מושבת.

ואצלנו, הצי גדל והולך ומתחדש, והגיע כבר ל-43 אניות פעילות החודרת חדשים לבקרים לקווים חדשים ועובדות בתנאי התהרות עם ציי העולם.

ב-1961 נגיע ל-61 אניות והספנות תיהפך אז, ללא ספק, לענף המשק החשוב ביותר בארץ. מספר חברינו מגיע כבר ל-3000 — מפרנסים של 12,000 נפשות.

ועל 3000 ימאים אלה מוטל אורח חיים ובעיות עבודה קשים. כחצי מכל

בעיה הימאי

הצי עובד עתה בקווי נווד. החברות בנו אניות מבלי להביא בחשבון את בעיות צוותן ואחזקתן, מה שהוסיף על מתח העבודה הקיים בלאו הכי אצל הימאים.

משך כל השנים, נדרשו מהצוותות מאמצים מיוחדים והם נמצאו במין "מצב הכן" מתמיד: כשעמדה להפליג אניה לקו רחוק ולתקופה ארוכה, הועברו אליה אנשים שרק לפני שעות מעטות הגיעו מהפלגה אחרת; כשהופעלו אניות הנוסעים החדשות נפל בגורלם לעבוד ברציפות בשלוש הפלגות החודש, במספר רב של שעות נוספות ובמתח מתמיד. וראויים לציון מיוחד אנשי מחלקת המשק באניות הנוסעים, שהמאמצים הנדרשים מהם מגיעים לקצה יכולת אנוש.

ואין לי ספק שאת הצלחת צי הסוחר שלנו, שמבחינת יחס הטונג' למספר האוכלוסיה עולה כבר על זה של גרמניה או איטליה, יש לזקוף כמעט אך ורק לעבודתם ומסירותם של ימאינו. (ואני נאלץ לטפוח על שכמנו היות ואף אחד אחר אינו עושה זאת).

ולפי הנ"ל צריך היה לחייב ההגיון שחלק זה של אוכלוסיה שפרנסתו בים יזכה ליחס של הבנה ותמיכה מצד הישוב. אך לדאבונו, אין אנו מרגישים בואת. כי איך אפשר להסביר, למשל, את העובדה שעד היום אין לימאי בנין לשכת עבודה שיאפשר תנאי עבודה והמתנה מתאימים; שאין מרפאה לימאים; שאין בית יורדי ים שיעמוד לרשות הימאים. כמעט ואין מקום עבודה או מוסד בחוף שיאות לקבל ימאי תשוש או מוגבל בעבודה לאחר תאוונה ומחלה.

ברכת ראש המחלקה לאיגוד המקצועי

לכבוד האיגוד הארצי לימאים ח"פ ה

חברים יקרים,

ברכת האיגוד המקצועי על כל אירגוניו ומוסדותיו להופעת בטאונכם, הימאי הישראלי, זו הפעם ה-50. הימאי הישראלי

- מבטא נאמנה בעיתותיו ומשאלותיו של הימאי הישראלי,
- משמש מלווה מסור בדרכו ובלבטיו,
- מחנך את ציבור החברים לאזרחות טובה ולחברות הדוקה,
- שומר על הקשר בין הימאי בלב הים לבין חבריו ביבשה,
- ומביא את דבר ההסתדרות לציבור הימאים.

בתחוני, כי גם בעתיד ימשיך "הימאי הישראלי" בנתיב האחזקות, הנאמנות והמסירות שפלט לעצמו, ואין לי אלא לאחל על טף שנת תש"ך, לציבור הימאים כולו:

שיראה ברכה בעבודתו ואושר ושמחה במרחב הרימים.

אהרון בקר,

ראש המחלקה לאיגוד מקצועי

מועצה לאומית לספנות

הרב המצטבר בהצלחות ובכשלונות, בכדי למנוע כשלונות חוזרים, משק כביר זה חייב להיות גורם, בפתוח תעשיות לזואי בארץ — בתקונים ובניה, בשרותים ובמצרכים מתוצרת הארץ, דאגה לכוח-האדם לצרכיו המיוחדים ולבעיותיו המיוחדות, לא פעולות ספרטיביות, בפניות שונות, אלא מגוף ממלכתי לפעולה מתוכננת, בפתרון בעיות והתנית דרכים. המועצה הלאומית לספנות תמנה וועדות של מומחים לכל בעיה, כדי ללבנה, לחקרה, לקבוע עובדות, ולחפש דרכים לפתרונה, בכוחות משותפים, ובשיתוף כל הגורמים במשק מסובך זה, יש תקווה להתגבר על מכשולים, לייעל תפעולו, ולבססו כאחד מענפי היסוד במשק הארץ.

*

המועצה הלאומית לספנות לא תתערב בפעולותיהן המסחריות התקינות של חברות הספנות, וכן, יפעל איגוד הימאים בחופש גמור, בהגנה על שכרם, וזכויותיהם וחובותיהם של חבריו. על המועצה הלאומית לספנות יהיה לייצג ולכוון המדיניות הכוללת של הספנות, ובמדת הצורך לייצג לממשלה ולכנסת, לחוקק חוקים מתאימים, ולהתקין תקנות.

הבעיות החמורות שיש למצוא להן פתרון, תובענות מאתנו, להקים במהרה מוסד ממלכתי-צבורי מתאם, מדריך ומכוון. אין זה מספיק לרכוש אניות, יש לשמור על משק זה, באמצעים ממלכתיים, עם כל האמון לחברות הספנות. האניות בדגל ישראל או כרכוש מדינת ישראל, תהיינה ישראליות במדה וצוותות העובדים בהן יהיו ישראלים, שוורים וצמודים למדינת ישראל. את זאת אי-אפשר להשיג על ידי משאלה חסודה, אלא ביצירת כלים מתאימים, בהשקעת מאמצים, בפעולה מתוכננת ומודרכת באמצעים ממלכתיים כוללים.

אין אצלנו ולא תהיינה, אגודות פילנטרופיות ופעילות כנסיתית-דתית למען הימאים, באמצעים ממלכתיים עלינו להקים כלים מתאימים למען כוח-האדם בצי הסוחר, ונלמד זאת מעמים ימיים וותיקים. חיוני למדינה לקיים קשר אמין עם כל העובדים באניות במרחבי הימים, ולנטוע בהם ההרגשה, כי הם נהנים מזכויותיהם האזרחיות, ככל אורח אחר ביבשה. למשל, לא ייתכן, להוציא את ציבור הימאים מכלל האזרחים, הזכאים לקבוע את נציגותם לכנסת ישראל, אם גם התנאים המיוחדים של עבודה בים מחייבים לנקוט באמצעים מיוחדים בכדי לאפשר להם להנות מזכויותיהם האזרחיות האלמנטריות. מדינה המתכווננת לבסס ענף משקי כספנות, עליה לטפח כוח-האדם בו, ההסתדרות הוכיחה, כי אפשר להעניק זכויות מלאות לימאים, והם ממלאים חובתם, גם אם הדבר כרוך בקושיים.

ענף הספנות במדינת ישראל חרג ממסגרת של חובבים. פעולות הרחבה וגידול בלי יצירת כלים מתאימים יכולות להמיט עלינו שואה, נלמד מעמים בעלי מסורת ימית וותיקה. תקום במהרה המועצה הלאומית לספנות.

צי הסוחר הישראלי הולך וגדל. אניות חדשות מפלסות קווים חדשים. כל סוגי השייט מופעלים — אניות נוסעים ואניות מעורבות לנוסעים ומשאות, אניות משא בגודלים שונים ומיכליות לסוגיהן — בקווים קבועים, זמניים ובספנות נוד, מתרחבות חברות הספנות בדגל ישראל וקמות חברות משותפות בדגלים שונים. לפי הזמנות האניות בבניה, הידועות לנו, נגיע בשנים הקרובות לצי סוחר בנפח של כשמונה מאות אלף טון. ענף הספנות במשק הארץ הולך ומתבצר, ובאופן יחסי לגודל האוכלוסיה במדינה, לפי הטונוז' לנפש, נעבור על פני ארצות ימיות וותיקות פרט לנורבגיה.

מחריפות בעיות כוח-אדם מקצועי לצי הסוחר המתפתח במהירות. לא כוח-האדם ההיולי מדאיג, אלא ההכשרה המקצועית הממושכת בכל שלבי סולם הדרגות המקצועיות; ממלח כשיר ועד לרבי-חובל, ממכונן ועד למכונאי ראשי; בשרותי הבישול, ההגשה והשרותים הכלליים. מספר ימאים מקצועיים ניכר נפלט מהעבודה בים, בכל שלב ושלב, מתוך סיבות שונות: אישיות, משפחתיות, בריאותיות או אי-התאמה. בעוד אנו זקוקים בשנים הקרובות לכחמשת אלפים ימאים בכל הדרגות והסוגים המקצועיים — סיפון, מכונה, ומשק, התפתחות מסחררת זאת של צי הסוחר, מחייבת בדיקת כלים ויצירת כלים חדשים.

*

עלינו לציין בהערכה, יומתן המבורכת של חברות הספנות בהרחבת צי הסוחר הישראלי והתפשטותו על פני כל הימים, ועל כולן, חברת הספנות הלאומית "צים". בעידודה הפעיל של ממשלת ישראל והשקעותיה הגדולות. איגוד הימאים עשה כמיטב יכולתו להתגבר על מכשולים, בצוות האניות ופתרון בעיות חברתיות חמורות. משרדי התחבורה והעבודה התגיסו להכשרה מקצועית מקיפה. בכל זאת, מורגש המחסור בגוף עליון מתאם ומכוון.

מתעוררות שאלות: האם הפעילות המסחרית בלבד מספיקה? האם קצב זה ניתן לעיכול? האם האינטרסנטיות המסחרית בלבד תנחה את מדיניות הספנות של מדינת ישראל? האם היקף זה לא מחייב מדיניות ממלכתית-ימית כוללת, בלתי-תלויה, הרואה בפניה צרכיה ויכולתה האובייקטיבית של מדינת ישראל?

המציאות הדינמית במשק הספנות שלנו, מחייבת, כי יקום במהרה מוסד ממלכתי מתאם, מנחה, מלבן בעיות וקובע כללים לגבי הספנות הישראלית, אשר בו ישתתפו, משרדי העבודה, האוצר ומסחר ותעשייה; חברות הספנות, ההסתדרות ואיגוד הימאים — כמועצה לאומית לספנות (National Maritime Board).

ספנות מתרחבת בהיקף זה חייבת להיות מלווה בתחיקה מתאימה, אשר אצלנו עודנה בחתוליה. יש לרכו את הנסיון

ב, באם יקיימו החברות יחסי עבודה תקינים תמעט הנשירה. ההתמדה בים ובמקצוע תלויה גם בתנאי העבודה.

ג, על המוסדות המוסמכים לדאוג לרחיית גיוסם של בוגרי בתי הספר לדירוגים, המצב הנוכחי גורם לכך שחלק גדול של חומר מצויין זה לא מגיע לצי הסוחר.

ד, היקף הקורסים הנוכחיים למלצרים וטבחים הוא קטן מאוד ועל משרד העבודה לדאוג להתאמתו לצרכים.

ה, ומעל לכל, צריכה לקום רשות אחת מוסמכת וממ-לכתית שתרכז ותנהיג האחריות הכלעדית להכנת והכשרת כוח אדם לצי. כי היסר התיאום בין המוסדות השונים המטפלים כיום בהכשרה הוא גורם לא מבוטל במצב אליו הגענו.

חוק ואמץ
ל"הימאי-הישראלי"

לפניכם גליון היובל של בטאנונו "הימאי הישראלי" המלוונו בהתמדה ובנאמנות מאז קיום האיגוד. אין לדעת, צורך להרחיב את הדבור על דרכו, רמתו ומאבקו של "הימאי הישראלי" למען ציבור הימאים, שזכו להערכה כללית הן בין הימאים והן בציבור הרחב, ואני רק רוצה לציין ולהודות לתברים העורכים אותו בנוסף על תפקידיהם הראשיים במזכירות, המקדישים להכנתו והוצאתו לאור של "הימאי הישראלי" ממיטב אונם ומרצם והשוקדים בהתמדה על שיפור רמתו וצימצום התוצאות הקשורות בהוצאתו לאור.

ובשם כל ציבור הימאים אני מברך את "הימאי הישראלי" בברכת חוק ואמץ!

ר/ח ולטר דלמן

שמלכתחילה לא היה בכוונתם להתמיד בים. וכמוכן שחומר זה לא נקלט ואף השפיע לרעה על כל המקצוע בגרמו להתמרמרות בין הימאים.

ה, בכל ארצות העולם, דואגים חברות הספנות לעתודות ימאים ע"י קליטת צעירים והכשרתם על אניותיהן. אצלנו למרות דרישות האיגוד, כל השנים, להתחיל בקליטת צעירים שילמדו את המקצוע בשיטתיות ויתמידו בים, לא נעשו מאמצים מיוחדים בכוון זה.

ו, בעית המחסור בקצינים היא אמנם כלל-עולמית אך מפליא שאצלנו, מוסדות המדינה שתכננו הרחבה מהירה של הצי, לא תכננו הגדלה מקבילה של סגל הקצינים. כי אחרת איך אפשר להבין שהכשרת קצין אצלנו, בדרך של בית ספר, נמשכת 5 שנים לעומת 3 שנים בעולם. נכון אמנם שבתי הספר מכשירים קצינים לא רק לצרכי צי-הסוחר, ורמתם גבוהה, אך היה צורך להתחשב גם בצרכי הצי המידיים, והכשרת קצינים מבין הדירוגים הוותיקים גרמה לחוסר דירוגים-מומחים.

ז, ובמחלקת המשק כמעט ואין התקדמות במקצוע, למרות שהמחסור בבעלי מקצוע מעולים הוא חמור. כי במשך כל השנים לא נמצא מי שידאג להשתלמות וקידום אלה שנכנסו לעבודה במחלקה זו, ונשארו משך שנים רבות בתפקידים נמוכים.

המוציא, לדעת האיגוד, הוא כדלקמן:

א, על החברות להעלות לאניותיהן צעירים, בתנאים הוגנים, שילמדו את המקצוע.

מאת המערכת

בצאת הוברת זו של "הימאי הישראלי" מתחת למכשבי הדפוס, שררה אורה של חג וסיפוק רב במערכת, בבית הדפוס ובמזכירות האיגוד, כי הוברת זו נושאת את המספר 50 — גליון היובל של בטאון איגוד הימאים.

"הימאי הישראלי" מלווה 9 שנים את ציבור הימאים ואירגונו המקצועי ומשמש להם דובר ובמה. השתקפו בו כל המאורעות והחיים של האיגוד: כחירות למוסדות, המועצות ודיוניהן, המאבקים לשיפור התנאים והמו"מ על חווי העבודה. נשתקפו בו הלכי הרוח על האניות וחבלי הלידה של הצי החדש.

"הימאי הישראלי" הלך אחר יורד הים לנמלי מערב אפריקה ומזרחה, לקווי הנורד ולאזור הטרופי של אמריקה המרכזית ולמזרח הדרוסי, הוא הביא את בשורת הבית והחוף ואת חדשות המקצוע.

וגם להבא אנו מאמינים ומבטיחים שתמשך הידידות והקשר החי בין כלל הימאים ובטאונם.

מתנהלים עכשיו בחוגי הספנות דיונים וויכוחים על בעית חוסר בעלי מקצוע לצוות האניות החדשות שיגיעו, ועל הכשרת עובדים לצי. המערכת החליטה, להקדיש חלק נכבד של חוברת מס' 50 לענין כוח האדם והכשרתו. והגושא נדון במאמרי המזכירות, בתגובות ומכתבי הקוראים ובמדור המקצועי.

נשמח להדים ותגובות נוספים של הימאים בנושא זה.

שנויים במחלקת המשק. כיצד?

מאת ז. שתיל

הפגתי על א.ק. "ציון" לאחר 15 חדשי ישיבה בחוף, כחבר מזכירות האיגוד. עליתי לאניה כמלצר תאים, כדי ללמוד את הבעיות השוטפות תוך כדי עבודה ומגע אישי והדוק עם החברים בכל המחלקות. רציתי לודא בראש וראשונה מה האמת בטענות "שהם", שרמת השרותים באניות ירודה, כביכול וקיים מחסור בבעלי מקצוע. בחזורי למזכירות היפתעתי למצוא מכתב ממחלקת הצוות ביחס לעובדי המשק וזו לשונו:

טענות "שהם"

"לאור התלונות המרובות המופנות אל מחלקתנו על ידי גורמים שונים, ובראשם נוסעים מכל המחלקות המפליגים באניותינו, בתוספת תיירים רבים, הרינו מביאים לפניכם תמצית הטענות:

המלצרים באניות הנוסעים בכל המחלקות מתנהגים ללא נימוס, אינם דוברים שפות זרות, הופעתם גישתם לעבודה רשלנית ובעלת רמה מקצועית נמוכה, הנובעת מחוסר ניסיון.

לאור הדברים הנ"ל ובהתחשב עם החומר האנושי הנמצא בדרכה אפסית, הננו פונים ומבקשים בזה את טפולכם המידי לגיוס כוח אדם מקצועי, אשר יורים דם חדש לענף ויתרום להעלאת הרמה הקיימת.

אנו עומדים בפני הפלגות סיוורים על א.ק. "ירושלים" וכמו כן בפני עונת תיירות אשר תתן את אותותיה ביתר אניות הנוסעים. התפתחות זו תובעת תיקון יסודי ושיפור המצב הקיים.

כצעד ראשוני, הרינו זקוקים ל-10 מלצרים מקצועיים לעבודה בחדר האוכל בכל אחת מהאניות "תיאודור הרצל" ו"ירושלים".

הננו משוכנעים שבעלי מקצוע הנדרשים יש להשיג בארץ ועל ידי מאמץ ופעולה מתאימה אפשרי לגייסם לצי.

בתקווה שפניתנו תמצא אוזן קשבת והבנה למצב.

"שהם" שרותי הים בע"מ.
בחלקת הצוות.

על כך ענינו לחברת "שהם":

תשובת המזכירות

המכתב הנ"ל שנשלח ללשכה והעתקים למחלקות שונות בחברה וגם אלינו, הפתיע והדהים את מזכירות האיגוד בתוכנו.

כיצד אפשר להאשים את אנשי המשק בכל המחלקות לקוח שאינם מבצעים את עבודתם ולא מתנהגים בנימוס כאשר האניות המפליגות בים התיכון עושות 3 הפלגות בחודש ושהייה בנמלי הבית פחות מיממה, ובנמלי חוף שעות ספורות בלבד. כל אחד המכיר את עבודת המשק, לאו דוקא מבחינה מקצועית, רק מתוך הסתכלות, יודע את המאמץ הנדרש בהפלגות ותכופות הכרוך בהודדת מאות נוסעים מהאניה, נקוייה וקליטת נוסעים מחדש.

לא החברה ואף לא גורם אחר האמינו ששלוש הפלגות לחודש ניתנות לבצוע. אותם העובדים מוציאים כיום ע"י החברה, עובדים הנאלצים לתת מבריי אותם על מנת לבצע את העבודה בלחץ בלתי פוסק. גם בעלי המקצוע המעולים ביותר לא יהיו מסוגלים לעבוד בלחץ הנוכחי. ידוע וידוע שהרמה בכל האניות בעולם היא לפי רמת המקצוע של החוף באותה המדינה.

אין זה נכון לגבי סיווג המקצוע. רוב העובדים במשק הם בעלי מקצוע לעומת זאת אנו עדים לניצול מחפיר מצד החברה בהעסקת עובדים בדרגות מלאות בעוד שמסלמים להם את שכרם בשתי דרגות נמוכות לפחות. עד היום לא נקבעה העלאה בדרגה.

האיגוד מכין כעת דירוג חדש לעובדי המשק, שיובא לדיון בזמן המיזם על החוזה החדש.

אין התחשבות ויחס ראוי לשמו מצד המחלקות בחוף ולעיתים קרובות מטילים על עובדי המשק עבודות נוספות ע"י העמסת האניה במספר נוסעים גדול מיכולת קיבולה ועריכת מסיבות בנמלי הארץ.

האניה "ירושלים" יצאה להפלגות סיוור על אף שמבנה אינו מתאים למטרה זו, ולמרות כל זה הצליחו עובדי המשק במשימה בהצלחה שלא ציפו לה. אישרו זאת רב החובל, ראשי המחלקות באניה, משרדיכם בארצות הברית וכל אלה שטיפלו בהפלגות הסיוור.

רב החובל הוסיף גם ואמר, שראה את עובדי המשק בעבודתם ולפי המאמץ היו "עובדים מודרניים". כיום משמיצים אותם, אפשר להוסיף עוד דוגמאות רבות. אולם האשמה, היא בחברה, שלא השקילה לקיים יחסי עובדים תקינים ולכן נטשו עובדים רבים.

לא מובנת לנו גם הבהלה בענין הפלגת סיוור של "ירושלים". הרי זו הפלגת סיוור שנייה. ומה הדגש על 10 מלצרים (שיצילו את המצב) לעומת מאת עובדי המשק העובדים בחברה.

ר/ח ולטר דלמן
מזכיר מרכז

מדוע חברים בעלי מקצוע?

אני שמח לציין, שעל אף המחסור הקיים עליו אעמוד להלן, השרות באניות הוא על רמה מתקבלת על הדעת ומשביע את רצונם של הנוסעים. ראיתי את מסירותם של החברים לעבודה, לא נתקלתי בתלונות מנוסעים, להיפך, שמעתי רק שבחים. אני דוחה בכל תוקף את מכתב החברה ואת תלונותיה המחסורות יסוד.

כעת ברצוני לעמוד על סיבות המחסור בבעלי מקצוע, והדרכים להבטיחם בעתיד.

בעלי מקצוע אין מכשירים מהיום למחר, וצר לי לקבוע, שבמחלקת המשק לא נעשה דבר להכשרת האנשים. כיום אין לחברה זכות לבוא ולטעון נגד האיגוד והלשכה, כי אין ברשותם עתודה של בעלי מקצוע לצוות את האניות. הסיבות הן:

א. לא נעשה בעבר תכנון להכשרת עובדים ולא הביאו בחשבון את הנשירה.

ב. כשנשלחו עובדים בעלי גתוני יסוד שהוכשרו בחוף, הרי במקום להכניסם להשתלמות מעשית באולמי האוכל והטרקלינים באניות, שלחו אותם לעבוד בתור שוטפי כלים במטבחים ובחדרי ההכנה (פנטרי).

ג. נעדר פקוח על שבוע עובדים באניות. רבים הועסקו בתפקידים שונים אך לא במקצועם, ורק בהתחשב בצרכים הדרושים של ראשי המחלקות והממונים.

ד. טענה החברה שקיוותה לקבל עובדים בעלי מקצוע מהחוף. ההיפך קרה; בעלי מקצוע רבים עזבו את הים והסתדרו בחוף, שהציע להם תנאים ויחס יותר טובים.

וכאן ברצוני לציין שבסוף שנת 1957, בזמן המשבר והאבטלה הגדולה לאחר שהועמדו כל אניות הנוסעים ובחוף הסתובבו מאות מחוסרי עבודה, עובדי משק, לא מצאה החברה לנחוח להסביר לחברים שהמשבר יחלוף ולדאוג להם לסעד זמני. במצב זה, חיפשו בעלי מקצוע מקומות עבודה בחוף ומצאום, כי בארץ החלו או בהכנות לשנת העשור.

ה. לא נעשו מאמצים לקדם את העובדים המוכשרים, שהועסקו בדרגות מלאות, אך קבלו משכורת לפי דרגות נמוכות יותר. ברור שמצב זה הביא למרירות מוצדקת ויחס של זלזול כלפי החברה.

ו. החברה לא דאגה לצוות מחליפים לאניות המפליגות בים התיכון כשקוימו שלוש הפלגות לחודש. לעיתים כשמגיעה האניה בשעות אחר הצהריים, לא ניתנת לצוות גם אפשרות של מנוחה, הואיל ולמוחרת מוקדם בבוקר עליו להפליג שוב. אנו עדים למצב בריאותי ירוד שנגרם כתוצאה מכך.

בנסיבות אלה הייתה החברה חייבת להחזיק קבוצה קבועה של מחליפים ולאפשר מדי פעם ירידת עובדים לחופשה של 10 ימים בתשלום.

עד כאן עמדתי בקצרה על שגיאותיה של "שהם" וכעת בענין הכשרת אנשים והבטחת עתודה למחלקת המשק. בשיחות ובמגע עם החברה הבאנו תכנית הכשרת עובדים, אולם הצעותינו לא זכו לתשומת לב והחברה שוב בחרה בדרך של פתרונות "קלים" כמו העסקת זרים וכו'.

דרכים לתקון המצב

ברור שעובד זר שמשגיגם בתקופת העונה, אינו בעל מקצוע היות והמחסור בטבחים ובלמצרים הוא כללי. בזמן העונה יוצרים העובדים הזרים "החפשיים" בעיה של סדור בעבודה בארצות מוצאם. ראינו זאת בתקופת הפלגת הסיוור של ה"ירושלים", כשהחברה נאלצה לפטר ולהחזיר את הזרים לארצות מוצאם באמצע ההפלגה. וכאן עלי להדגיש שתקופת "הקרנף" לא חלה בעונה. החברה משלמת לעובד הור משכורת במטבע קשה, שהיא לעיתים שווה למשכורת כפולה של עובד ישראלי. ברור שהחברים ממורמרים ובצדק, על שעובדים שרמתם המקצועית אינה עולה על שלהם, מקבלים שכר כפול.

והפתרון כיום הוא: —

א. קידום והעלאתם בדרגה המקצועית את עובדי מחלקת המשק שהדבר מגיע להם.

ב. הרחבת מרכז ההדרכה למצרים וטבחים ("ארנים") כדי שיקלוט ויוציא מחזוריים יותר גדולים, עד מאה איש המתווך. דברים אלה מופנים ביחוד למשרד העבודה.

ג. העלאת בוגרי "ארנים" לאניות, מבלי להתחשב בתקן יחד עם מדריך מתאים על מנת שיקלטו מהר בעבודה.

ד. מובן שחברינו, ראשי המחלקות והמדורים באניות, מצויים גם הם לעשות הכל על מנת לזרז את התקדמות והכשרת העובדים.

וכאן אני פונה לכל הגורמים הפועלים בשטח הכשרת וקבלת הימאים לעבודה: הגענו למשבר, שעלול להחמיר, אם ימשך המצב בו כל אחד עושה כרצונו ולעצמו, ומחפש באחרים את הסיבות לתקלות. אי אפשר להמשיך בצורה זו, אם טובת הצי והדאגה להמשך קיומו לנגד עינינו.

בהגיעי לארץ התברר לי, שבא כת החברה נסע פעם נוספת כדי לחפש בעלי מקצוע בחו"ל. והחברים באניות מצביעים על כך ברובו ובהתמרמרות. נראה לי שהגיע הזמן להכנת תכנית ושיטה בהכשרת אנשים למשק. אין זה מספיק להכריז "שאם אין ישראלים מן המוכן, נקח זרים".

בשטח הכשרת עובדים למשק, אני רואה צורך מידי בהקמת גוף ממלכתי בעל סמכויות, ידע, ותקציב נאות, שיגש בהקדם האפשרי למלאכה.

איך פועלת קרן הפנסיה?

עברו 8 חודשים מאז הצטרפו ימאי "שהם" לקרן הפנסיה של "מבטחים". מערכת "הימאי" הישראלית החליטה לבדוק כיצד פועלת "השותפות" והרי מה שהעלתה ומה שנמטר לה בשיחה עם מנהל "מבטחים" חיפה, הח' ד. מילגרום ועובדי הסניף המטפל בימאים.

עם הצטרפות ימאי "שהם" לקרן הפנסיה של "מבטחים", הוכתחה גם צורת הטיפול בימאים בכל הנוגע לעניני קופת התגמולים. הוסכם כי "מבטחים" תקיים סניף משנה לימאים במשרדי האיגוד ויקויים הקשר הישיר עם הימאים ונציגיהם. חלק מהחברים חשדו, כי עלולים להתעורר סיכוכים וקושיים בקשר עם ההעברה.

אנו מציינים בסיפוק, שנסיון של כ-8 חודשים הוכיח, כי "מבטחים" מטפל במסירות ובהבנה בעניניהם המיוחדים של הימאים, הסניף פועל כסדרו ואנשי "מבטחים" מקיימים קשר הדוק עם הימאים והאיגוד. מדי חודש בחודשו מתקיימות הישיבות של הוועדה המשותפת לאיגוד, להנהלת "שהם" ו"מבטחים" ודנה בפניות הימאים.

בחדשים ינואר—יוני השנה אשורו: הלוואות ל-100 ימאים בסך כולל של — 61,200 ל"י. כ"כ בוצעו תשלומים (החזרת תגמולים ו/או העברתם לקופות תגמולים אחרות) ל-42 ימאים בסך כולל של 18,500 ל"י. הכרטיסיה של זכויות הימאים מתנהלת בסניף המשנה של "מבטחים" במשרדי האיגוד, הפתוח לחברים בשעות העבודה הרגילות של האיגוד.

פנסיונרים

עם חתימת הסכם הצטרפות ימאי "שהם" לקרן הפנסיה של "מבטחים", הוסכם על זכותם של שבעה מהימאים הוותיקים לצאת לפנסיה בהקדם, בינתיים משלם "מבטחים" פנסיה חודשית קבועה לאלמנת פנסינור, (הפנסיונר הנ"ל היה זכאי לפנסיה של 40 אחוז משכרו האחרון, צמוד לאינדקס יוקר המחיה ולעלויות יוקר המחיה ולעלויות השכר). אלמנתו מקבלת 60 אחוז מהפנסיה שהגיעה לבעלה המנוח — 190 ל"י לחודש. ימאים נוספים יצאו לפנסיה תוך שנת 1960.

חברות ספנות

פרט ל"שהם" טרם הצטרפו לקרן הפנסיה חברות ספנות אחרות. הטיפול מצד האיגוד נמשך ויש לקוות כי בקרוב יובטחו זכויות פנסיה לכל ימאי ישראל, בינתיים מתנהלות קופות התגמולים של ימאי "אליים", "עתיד", "אופיר" והקיבוץ המאוחד בסניף המשנה של "מבטחים" במשרדי האיגוד.

הערות כלליות לדיעת הימאים:

1. הלוואות: בהתאם לתקנות האוצר (מס. 726 מ-29.8.57) מותרת הלוואה לחברים מקופות התגמולים, אך ורק למטרת שיכון ורכישת דירה, ובסכום שלא יעלה על זכותו של החבר

בעת קבלת הלוואה. כדי למנוע עכובים במתן הלוואה מתבקשים החברים הפונים לסניף להמציא אשור ומסמכים רשמיים המאשרים ללא ספק עובדת רכישת השיכון או הדירה. 2. הפסקת חברות: לפי הסדר עם "מבטחים" הוקנו לימאים זכויות וותק רטרואקטיביות בקרן הפנסיה במקביל לשנות וותק בקופת התגמולים. ימאי המפסיק שרותו בים ועובר לעבוד למקום עבודה אחר ביבשה ישמרו לו הזכויות לנ"ל וכספי התגמולים יועברו לקופת הפנסיה או התגמולים במקום העבודה החדש. ימאי שהפסיק עבודתו רשאי גם להמשיך בתשלומים לקרן הפנסיה על מנת להמשיך ולהשתתף לקרן ולצבור זכויות נוספות. רק במקרה של הפסקת עבודה בים ו/או השתייכות לקרן פנסיה או קופת תגמולים אחרת, מותר לחסל את החשבון בקופת הפנסיה וזאת עם תום תקופה של ששה חודשים מהיום האחרון להפסקת העבודה.

על החברים הפונים בדבר חיטול החשבון להמציא הוכחות רשמיות: א) על הפסקת העבודה. ב) אשור חוסר העבודה מלשכת העבודה הכללית, או מסמך אחד המוכיח, כי אינם עובדים שכירים.



האם לא ראית דו, היכן נעלם בקבוק ה"אמה"?

לדעתי...

תגובות על עניני דיומא

הצעה לשינוי שיטת הלימודים של קציני ספון

תוך זמן קצר, עומס זה גורם לעכובים, כי אין המועמדים מעוניינים לחזור לא גיות לפני שהם יודעים את התוצאות.

קורסים אלה מתקדמים לפי קצב המור עמדים החלשים ביותר, וכתוצאה על כל המועמדים להשאר בחוף לפחות 3 חדשים, אם כי חלק מהם היה יכול לעבור את החומר בתקופה קצרה יותר. אותו חלק אשר היה יכול להכין עצמו תוך כדי עבודתו בים, לפחות חלק מהחומר אם לא כולו, לא רואה טעם בכך, כי ממילא יהיה עליהם להשתתף בקורס כולו.

החלפת המרצים המתמדת, וחוסר ה- אפשרות לבדוק את המרצים עצמם, גרם לכך, שההוראה כללה לעתים חומר בל- תי נדרש, אשר גזל זמן רב מהלימודים. בו בעת לא הוקדש הזמן הדרוש ותשומת הלב הדרושה לחומר יותר חשוב בתכנית הלימודים.

לעתים קרובות בקשו המועמדים דיחוי בתאריך הבחינות, כי אחד או שניים מהם לא היו עדיין מוכנים, או מפני שה- מרצה לא הספיק לעבור על כל החומר עד למועד הבחינות. ייתכן, אם כי אין כל מגמה לעורר חשד כזה, שקבלת המרצים וצורת התשלום לפי שעות גרמה גם להארכת תקופת הקורס. המרצים על- לים היו להגדיל את כמות החומר במקצוע זה או אחר אף על פי שהוקדש זמן רב לחלקים בלתי עיקריים.

לאור כל הצדדים השליליים האלה, נשאלת השאלה אם אין גם צדדים חי- ביים לנוהל הקורסים הקיימים. לדעתי, מל- בד עצם העובדה שהגענו לתוצאות על ידם, אין לחייב אותם, ואני מציע את השיטה הבאה: —

שיטת קורסים חדשה

יש לקבל מורה אחד בעל הידיעות הד- רושות במשרה מלאה — וכל רבי-חובל בדרגא מיוחדת ממלא דרישה זו. אם לא יימצא אדם כזה, יש למצוא רבי-חובל בעל הידיעות המינימליות הדרושות ה- מוכן לקדם את ידיעותיו על ידי לימוד עצמי.

נכנסו לעבודת ההוראה אנשים בעלי דרג גבוה, כגון רבי-חובל סיימור ורבי-חובל ריי, לא היתה אפשרות לשפר את שיטת ההוראה ובשנים האחרונות חלה ירידה בתוצאות הבחינות. ברצוני להדגים דעה זו, ולפרט את הסיבות הגורמות לתוצאות אלה: —

כיום נדרש המועמד בגדר התוצאות קבלת כל החומר מבלי שיהיה עליו לל- מוד מספרים או לפתור בעיות בעצמו. כתוצאה, אין הוא בטוח אם השתלט על החומר כהלכה ומגיע לבחינות בלתי מוכן מבחינה מוראלית.

חוסר האפשרות לבדוק את מידת תפי- סתו של המועמד ואת התקדמותו במהלך הלימודים, מביאים לידי תוצאות אבסור- דיות: המועמדים ממלאים את ניר הב- חינות בכל החומר אשר הם יודעים על נושא מסויים, בתקווה כי בתוך המגילות הארוכות שהם כותבים, ימצא הבוחן גם חלק מהתשובה לשאלה הנשאלת. הם מק- וזים גם כי הבוחן יזכה אותם בנקודות עבור תשובות לשאלות אשר לא נשאלו.

ההרצאות המתמידות אינן מסייעות לפיתוח מחשבה עצמאית, במיוחד כאשר אין כל אפשרות לבדוק אם חומר ההרצאה הובן כראוי.

לקורס כזה יש צורך להוריד מהאניות מספר מקסימלי של מועמדים לדרגא מסר- יימת בבת אחת, והדבר גורם לקשיים גדולים לחברות האניות, כי אין לרשותם מספר מספיק של מחליפים, כאשר מנהלים מספר קורסים לדרגות שונות בבת אחת, יש צורך בהעסקת מספר רב של זרים, וכאן נתקלים בקשיים גדולים לאור החי- לפת מספר גדול של קצינים בבת אחת באניות מסוימות. לאחר הבחינות החזרת מספר גדול של קצינים לאניות בבת אחת, גורמת לעתים לתקופות השהייה ארוכות.

בתום קורסים כאלה, מגיעים בבת אחת מספר רב של מועמדים לבחינות, ודבר זה שוב גורם לקשיים, כי על הבוחנים לבדוק מספר גדול של בחינות

שיטת הקורסים המאורגנים על ידי משרד התחבורה הוכנסה לתוקף עם הכ- רות המדינה, כאשר החלט לקיים בחי- נות בארץ. שיטה זו מבוססת על הרצאות יום-יומיות במקצועות השונים, הדרושים לדרגות השונות, כגון: מטמטיקה, ניווט, בנין אניות, יציבות, מטראולוגיה, חשמל, מכונאות, ימאות, נוהל רבי-חובל, וכו'. הקורסים מתקיימים כל חצי-שנה עד שנה, ואורכים מ-3 עד 6 חדשים. כתוצאה, על המועמד לשמוע מ-4 עד 6 הרצאות ביום. אמנם עורכים המרצים השונים בדיקות מדי פעם כדי לעמוד על רמת הידיעות של התלמידים, אך בדרך כלל חוסר הזמן אינו מרשה בדיקה יסודית אם המועמד מוכן לבחינות עצמו. הבחירה בשיטת הקורסים הנו נעשתה בזמנו לרגלי החוסר, הקיים גם כיום, במרצים ומורים מתאי- מים.

המרצים הראשונים היו נוטים מנמל חיפה, אשר כל אחד מהם בחר מקצוע אחד, לפי טעמו וכן נתקבלו מרצים מה- טכניון בעלי נסיון בהוראה. סיבה נוספת לשיטה זו היתה העובדה, כי אף אחד לא היה מוכן, ולא יכל לקבל על עצמו הוראה בקורסים בעבודה מלאה, כך שע- בודה זו נעשתה מחוץ לעבודתם הרגילה של המרצים. התוצאות היו טובות בכל זאת ויש לזקוף את התוצאות במידה רבה, לחומר האנשים אשר נגש לבחינות. אלה היו בעלי השכלה יסודית טובה, או קב- לו חלק מהדרכתם בחי"ל, ביחוד בבחי- טניה.

סיבות לירידת הרמה

משך הזמן הפסיקו לא מעטים מבין המורים עבודת ההוראה. חלק עבר לע- בודה במועצת הבוחנים, וחלק חזר לים. כאשר הסתבר כי אין מספיק מרצים, הרי בא הנה רבי-חובל מקפרלן מפליטווד. הוא הועסק 6 חודשים כמרצה במשרה מלאה והתוצאות היו טובות.

בתקופת שהותו כאן שונתה שיטת הלימודים, אולם עם סיומה היה צורך לת- זור לשיטה הישנה וזאת על אף שבינתיים

מורה זה יכין שאלות, בכל המקצו" עות, בחוברות נפרדות לכל הדרגות, לפי דוגמת הספר הידוע "הבחון העצמי", חוב" רות אלה תמסרנה לכל מועמד, והמועמדים יענו על השאלות כפי שהדבר נעשה בבחי" נות, ועל המורה יהיה לבדוק את התשובות מכל הבחינות, כולל סדר, צורת הגשה, ביצוע, וכמובן התאמת התשובה.

בו בזמן יוכל המורה להסביר באופן אינדיבידואלי לתלמידים את שגיאותיהם.

בנושאים מסויימים יהיה צורך בהר" צאות, אך יש להקטין את מספר ההר" צאות ולעבור רק על החלקים החיוניים. לדעתי אין לתת יותר מ-2 הרצאות ליום או 10 הרצאות בשבוע. על כל הרצאה להוות נושא בפני עצמו. על המורה ללמד אתות — כ-20 רגע כל יום — ופעמיים בשבוע למסור שיעור בימאות מעשית, על מנת להכין את המועמדים לבחינות בעל-פה.

היתרונות בשיטה זו הם: כל מועמד יוכל להתחיל בכל עת, עם תום תקופת השרות הדרוש בים, וכאשר חברתו תוכל לשחררו, כי הקורס יהיה מתמיד, חוץ מתקופת 6 שבועות חופשה למורה, דבר זה יפזר את המועמדים לכל תקופות השנה, וימנע הצורך בהחלפת מועמדים רבים בדרגה אחת בבת אחת.

המועמדים יענו לשאלות, דוגמת הר" בחינות, ודבר זה יכנים לבחינות. כדי לענות על השאלות בכתב, יהיה על המועמד ללמוד בעצמו, ולמצוא את החומר בספרי לימוד (לפי רשימה מוס" מכת על מנת להגיע לאחידות). במידה ומועמד יתקשה במיוחד בחומר זה או אחר, יגש למורה אשר יתן את ההסברים הדרושים, מבלי שיהיה עליו להסביר את החומר לכל יתר המועמדים אשר אינם מתקשים בנקודה זו. על חוברת השאלות לכלול את כל החומר, כך שמועמד שגמר את החוברת כולה, והבין את תוכנה, עבר למעשה על כל הנדרש, וצריך להיות מוכן כראוי לעבור את הבחינות.

עצם הלימוד תוך כדי פתרון שאלות יורו את תהליך המחשבה, כי בשיטה זו לא יוכל לצפות לכך שכל החומר ימסר לו בהרצאות.

מועמד הגומר את כל השאלות יוכל לגשת לבחינות מבלי לחכות לסוף הקורס;

הוא יוכל לקצר את תקופת נוכחותו בקורס במידה ויכין עצמו מראש באניה. מועמדים יוכלו גם ללמוד מתוך הר" ברת השאלות מבלי להשתתף בהרצאות, ולחזור רק על אותו חומר בו הם מתקשים.

כתוצאה, נקבל בבחינות תשובות ברור" רות, קצרות ולענין. הדבר יקצר את עבר" דת הבוחנים אשר יוכלו בנקל להעריך את ידיעות הנבחן. מאידך למועמדים תצמח תועלת ניכרת, כי הם ילמדו לטפל בבעיות באופן ברור ותמציתי, ולא בצור" רה הססנית כפי שהדבר נעשה לעתים קרובות כיום, וכתוצאה גיע לקצונה הנ" גשת לבעיות באופן המעשי ביותר.

כתב יד וסגנון המועמדים ישתפר, כי הפיקוח המתמיד יאלצו לתקן שגיאות, ובסופו של דבר ילמד דקדוק, וילמד לב" טא מחשבותיו בצורה המובנת לכל קורא.

עצם כתיבת התשובות תלמד את המור" עמדים להשתמש בשפה אחת על בוריה, ובשפה השניה במידה מספקת להבנה (וזו אחת הבעיות הקשות כיום, כי נב" חנים רבים מערבבים את שתי השפות עד כדי כך שקשה להבין את אשר הם כותבים).

שיטת יעילה וחכמנית

קורס מתמיד יעלה פחות, כי דרוש מורה אחד בלבד במשרה מלאה ומספר מינימלי של מרצים, ואפשר להעריך את התקציב שנה מראש. מאחר והמועמדים בדרגות השונות לומדים לבדם, יהיה צורך בחדר לימודים אחד בלבד, מחוץ לחדרי הרצאות, אשר יהיו בשימוש לסרוגין על ידי הדרגות השונות.

אין ספק כי עבודת ההכנה המוטלת על מורה כזה הנה נרחבת ביותר, אך הוא יוכל להעזר בספר "הבחון העצמי" ובבחינות קודמות, בספרי לימוד ואף בספרי מיצוי (1) מהאניות, ולאור הקשרים הטובים שלנו עם בריטניה נוכל בלי ספק להעזר בבתי ספר שם, נוסף לכך יוכל להשתמש בבעיות היום-יומיות שלנו.

יש להעמיד לרשות המועמדים ספריה וספרי לימוד כדי לטפח את הלימוד העצמי, והתחלה טובה קיימת בספירות של ביה"ס הימי, משרד התחבורה וחוברות

האניות, ואני משוכנע כי יהיו מוכנים לעזור בכך, כמו"כ יהיה צורך במכשירים השונים ובמודלים, אך גם בזה יהיה בודאי ביה"ס בעכו לעזר.

על מרצים מהחוף יהיה להכין הר" צאותיהם בצורת חוברות לשימוש מוע" מדים אחרים המעוניינים ללמוד מחוץ ל" מסגרת ההרצאות. יש להשלים כל שורת הרצאות בכל נושא תוך 10 שבועות, כדי לאפשר למועמדים אשר הכינו עצמם לע" בור על נושאים מיוחדים בתקופה הק" צרה ביותר.

דמי הלימוד ישולמו עבור חצי שנה או שנה, בין אם המועמד משתתף בהר" צאות או לא, ובמידה ומועמד נכשל בב" חינות לפני תום המועד יוכל לנצל תש" לומי להמשכת הלימודים או לתקופת ליי מודים שניה.

הקושי בשיטה זו הוא החשש לאח" דות מוגזמת של המועמדים, אך לדעתי אין זו סכנה גדולה, כי עצם השוני הגדול בסוגי אניותינו כיום ימנע זאת בחלקו; מאידך גישה אחידה זו לבעיות מועילה לתיקון שגיאות.

השימוש במורה אחד יאפשר פיקוח יעיל יותר על הקורס, ושיתוף פעולה בין מורה זה ומועצת הבוחנים תהיה קלה, ולאחר בחינה אחת או שתיים יגיעו גם המורה וגם מועצת הבוחנים להתאמה מלאה.

החשוב ביותר הוא כי מועמד מוכשר יוכל לחזור לים בהקדם האפשרי, ומועמד פחות מוכשר לא יצטרך להכשל בבחינות כי ניגש לתן לפני שהיה מוכן למעשה. התועלת לחברות האניות ברורה — לא יהיה עליהן לשחרר מספר רב של קצי" נים באותה דרגה בבת אחת ללימודים וכמו"כ יקבלו קצינים טובים יותר אשר קבלו הוראות אחידות במשך הקורס. שיטה זו תביא לחסכון במשרד התחבורה, כי מספר המרצים יקטן, ותעודד לימוד עצמי במסגרת מוגדרת, לתועלת המור" עמדים.

ולאחרונה, לאחר מספר שנות לימוד לפי שיטה זו, ימצא בידינו החומר להוצ" את ספרי לימוד משלנו, אשר יכללו את הדרישות המיוחדות של צי הסוחר שלנו.

ר"ח מרפיין אקדריש

קליטת והכשרת עובדים לצי

עם כניסתי לעבודה בלשכת הימאים, הצטירה בעיני העבודה בשני חלקיה העיקריים: —

(א) ציוות אניות בכוח האדם הקיים תוך שמירה על הכוונה תואמת וצודקת.

(ב) יצירת עתודה לצי ההולך וגדל בממדי ענק, בתחילה התרכזתי בחלקה הראשון של העבודה, אך בהדרגה התחלתי משקיע מחשבה לבעיה השניה.

יצאתי מנקודת הנהגה (המקובלת גם על הקרובים לבעיות אלו) שקרוב למחצית האנשים בצי הסוחר אינם עונים על הדרישות המקצועיות והחברתיות ובחלק לא מבוטל מהמקרים, על שניהם גם יחד. (אינני מאשים את האנשים עצמם על כך, כי לא בהם האשם).

שינינו את שיטות הרישום והמיונים, והשינוי היסודי והחשוב ביותר היה לאפשר לאנשים מתאימים להגיע לצי הסוחר מבלי לחכות זמן מיותר.

כיצד גויסו אנשים בעבר?

בחיפה, תל-אביב וירושלים ישב נציג שלנו שרשם את הפונים בבקשות לעבודה בים. האנשים שהיו נרשמים על ידיהם היו מזומנים למיונים. מאות ולעיתים אף אלפים היו מחכים למיון, ולא פעם מספר שנים עד הגיע זמנם. וכך אירע שרב מלחים מתחיל מחיל הים ששרת מספר שנים בצבא קבע, או כל בחור אחר ששרת על אניות חיל הים, היה צריך לחכות לעיתים שנתיים שלש. ברור שאדם רציני שלא היה מוכן להתבטל נקלט בעבודה בחוף והגיע לעמדה מסוימת, וכך הפסדנו כוחות מתאימים.

לפי ההסדר החדש, נמסר לסניפים על הנחיות יסוד ונתור" נים הנדרשים לכל אחד מסוגי המקצועות, ותפקידו של הרושם הוא לבדוק, אם לפונה ישנם נתונים אלה, באם הם אינם בנמצא. עליו להסביר לפונה, שסיכוייו קלושים וחבל על הרישום. אך באם הפונה עומד על כך, חייב הפקיד לרשמו. שאלונים מועברים אחד לחודש בערך לוועדת המיון הבודקת את נתוני היסוד בכל שאלון. אחוז גדול נפסל בדרך כלל מחוסר נתונים והודעה על כך נשלחת מיד למבקש. אדם שנפסל זכותו לערער על ידי מלוי שאלון נוסף, ובצרוף מכתב עם נמוקים. מדוע הוא חושב שנגרם לו עוול.

ברור שבקשה זו נבדקת מחדש על ידי הוועדה ובאם עורר הפונה נקודות סבירות, מומינה אותו הוועדה לפגישה. דרך זו מאפשרת קליטה מהירה של מועמדים מתאימים.

שיטה זו קידמה אותנו ניכרות, ובכל זאת יש מקום וקיימת חובה לשכלל ולקצר דרך קבלת האנשים המתאימים. את הדבר יש לבצע על בסיס מתקדם של בחינות ומיון על ידי אנשי מקצוע.

משך שנים ולולנו בדבר שנקרא "זמן בים" שהוא הבסיס לכל התקדמות בצי הסוחר. קיים מצב תמוה של 7500 פנקסי ימאים לעומת 2500—2000 ימאים שממש מפליגים בים. לוא

הזמן שבזבנו על אותם ה-5000, היה מתחלק על מספר מצומצם של אנשים יציבים שהתחילו את עבודתם בים בגיל צעיר יותר או מיד עם השתחררם מהצבא, לא היינו עדים היום למצב ביש זה של חוסר בבעלי מקצוע כגון: מלחים כשירים (אפילו מלחים רגילים עם זמן בים), עובדי מנוע, טכאים, מלצרים וקציני מכונה בדרג גבוה.

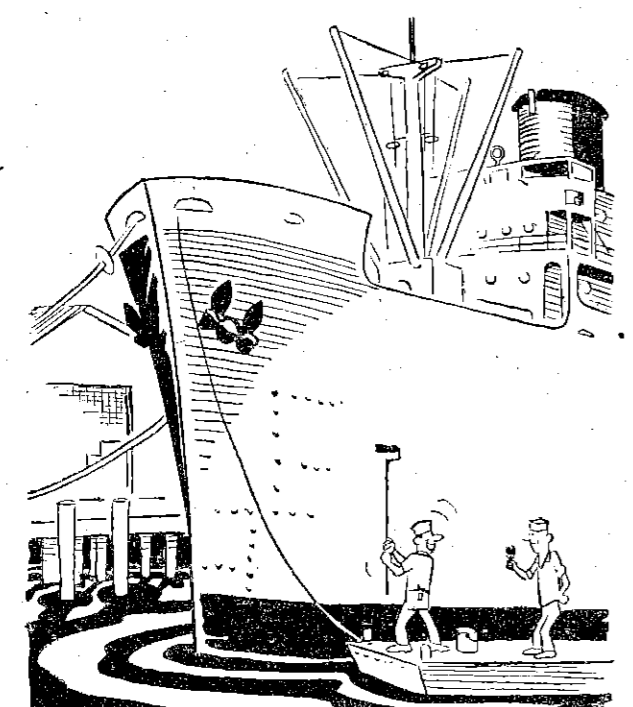
עומדת לקום עתה וועדה אשר כל תמישה הגורמים הקשורים בקבלת כח אדם לצי הסוחר ישתתפו בה, ואלו הם: —

- (1) חברות הספנות — הזקוקות לאנשים.
- (2) איגוד הימאים — המייצג את הימאים.
- (3) משרד התחבורה האחראי להכשרה מקצועית של קציני הצי.
- (4) משרד העבודה — האחראי להכשרה מקצועית של דירוגים.
- (5) לשכת הימאים — המטפלת בקבלה והכוונת האנ" שים לאניות.

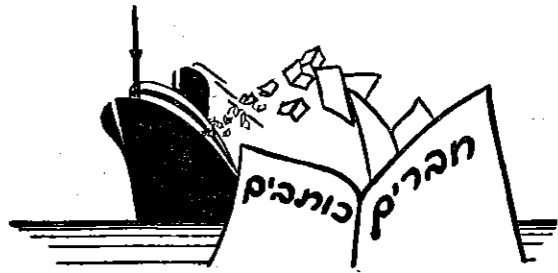
תפקידיה העיקריים של הוועדה יהיו לדעתי; תיכנון כוח האדם הנדרש לצי ההולך וגדל לתקופות השונות, כלומר לחצי שנה או לחמשת השנים הקרובות בהתאם לזמני הרכישה והפעלת אניות חדשות.

תיכנון זה יושחת על התאמתו ויציבותו של כוח האדם החדש אשר יבוא למלא את החסר בשרות.

עמיקם בנארי



"בניסעה האחרונה הפלגנו סביב העולם, אני מקווה כי הפעם נלך למקומות אחרים..."



הפלגה באניה "עמפעל"

לא על הלחם לבדו...

לכבוד עורך "הימאי הישראלי" ח'פ"ה.

לכבוד עורך "הימאי הישראלי" ח'פ"ה.

הפלגנו עם צוות סיפון חדש. צוות טוב באופן יוצא מהכלל. עבדו במלוא המרץ והוכיחו רצון טוב. רב החובל והקצין הראשי הביעו שביעות רצונם. עבודות ושגרתיות מאה אחת, ועבודות מסוכנות ללא בעיות. הדרך נראתה קלה ונוחה. מזג אוויר טוב ותנאי המגורים נוחים. באניה בריכת שחייה, בחדר התרבות הצגת קולנוע אחת ליומיים ולר"ש. שות הצוות פסיפון, רדיו ומקלט קול (שייפ) רקורדר; דברי נוחות שכל איש צוות חולם עליהם.

למה הפסיקו לשלוח שבועונים לגמלי חוף. הסרים לנו מאוד שניים שלושה שבועונים מהנפוצים בארץ. חזרנו לנמל הבית לאחר הפלגה של חודשיים וחצי ומרגישים כאילו אנו זרים להתרחשויות בארץ. יותר חומר קריאה ובמיוחד שבועונים מקרבים אותנו לבעיות הארץ. מה הטעם, או הסיבה לצימצום כשטח זה, אין אנו יכולים להבין.

לסיכום: כאשר לחסכון בהוצאות אפשר לה בין את הדרישה לחסון בהוצאות. אבל למה דורשים לחסון בימים עובדות כחוד באניות הגדולות, דבר ששכרו יוצא בהפסדו, כי כספו של דבר נהרסת האניה. ולמה לחסון במשלוח חומר קריאה כגון שבועונים, לא על הלחם לבדו יחיה האדם.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

האם הראדאר מונע התנגשויות בים?

לכבוד עורך "הימאי הישראלי" ח'פ"ה.

קראתי הכתבה "מה מידת יעילותו של הראדאר" בימאי ישראלי מס' 49. הדעות שהובאו על הבטחון המופרז שמעניק הראדאר מצאו בי טויון בספקי הדיון של משמר החופים האמריקאי, נגד רב החובל דהיבלה, מאנית הנוסעים הגודעת "קונסטיטושן" שהתנגשה במיכלית הנורבגית "ילגסה", ותחכה אותה לשניים, בחודש מרץ האחרון.

הבורר ולטר לולר מציין בפסק דינו את העובדה, כי ה"קונסטיטושן" התנגשה במיכלית כשנסעה במהירות של 18 קשר לשעה, בערפל סמוך. רב החובל דהיבלה לא עצר המכליות, לאחר ששמע צפירות ערפל. כמו כן הטעים הבורר: "כאשר לא משתמשים בראדאר בצורה הנכונה, מוטב כי לא יהיה ראדאר באניה. כאם רב החובל היה סומך על קציני המשמרת שעל הצמר, ועל התצפית בחיטים, והיה נוהג בהתאם להוראות הקבע בזמן ערפל, היתה נמנעת ההתנגשות".

רבי חובלים של שתי האניות שהתנגשו, העידו כי האניה האחרת הופיעה על מסך הראדאר, זמן מה לפני ההתנגשות, אולם הגוף שהופיע נעלם, בזמן שהמרחק בין שתי האניות היה כשני מיל בערך. היעלם של הסמנים יוחס לתופעה שנקראת "Sea Return", ו"א התגורר על הראדאר ע"י גלי הים, המטשטשת את התמונה שעל המסך. רב החובל דהיבלה טען להגנתו, כי "הכרות הספנות ודרישות מאניות נוסעים לנסוע במהירות, כדי לעמוד בתחרות. הבורר ענה על כך, כי במקרים שרבי החובלים סומכים רק על מכשיר הראדאר, ולוקחים על עצמם האחריות למהירות מופרזת בזמן של ראות לקויה, מסכנים הם גם תעודת הסמיכות שביניהם. הצורך בנסיעה מהירה נגדרת על ידי בעלי אניות, לא פוטר רב החובל מאחריותו לאניה ולנוסעים, וחוקי הדרך הבינלאומיים.

למה הפסיקו לשלוח שבועונים לגמלי חוף. הסרים לנו מאוד שניים שלושה שבועונים מהנפוצים בארץ. חזרנו לנמל הבית לאחר הפלגה של חודשיים וחצי ומרגישים כאילו אנו זרים להתרחשויות בארץ. יותר חומר קריאה ובמיוחד שבועונים מקרבים אותנו לבעיות הארץ. מה הטעם, או הסיבה לצימצום כשטח זה, אין אנו יכולים להבין.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

אברהם אריה, ר. משננים, א.מ. נגבה.

שאלה ל"מבטחים"

לכבוד עורך "הימאי הישראלי" ח'פ"ה.

בקשר להצטרפותנו לקרן פנסיה התעוררו כמה שאלות: א) מה ביחס להוצאת הכספים שהצטרבו לפני הגיע הפנסיה, האם זה כולל רק את הסכום מים שהשתלמו עבור קופת התגמולים בלבד, או גם אלה שהוכנסו ע"פ הפנסיה? ב) מה בדבר יורשים שאינם תלויים ישירות, כמו בנים או בנות העומדים ברשות עצמם או אשה עובדת? האם במקרה כזה אינם משתלמים שום סכום מים ליורשים אשר אינם נזקקים ישירות? תתום: ד. א. ר. ק. 197

האם במקרה כזה אינם משתלמים שום סכום מים ליורשים אשר אינם נזקקים ישירות? תתום: ד. א. ר. ק. 197

"מבטחים" משיבה:

א) החבר העוזב את הקרן, רשאי לקבל את כספי התגמולים העומדים לרשותו בכרטיסו האישי הן מתקופת היותו חבר בקופת תגמולים של עובדי אניות "שהם" והן מתקופת היותו חבר בקרן הפנסיה.

ב) חברות בקרן הפנסיה מקנה לחבר שני בטוחים נוספים:

- 1. בטוח חיים ההדדי (ב-1959 לסך 3000 ל"י), הסכום הזה משתלם לתלויים במנוח (על סך פס"ד הצהרתי על תלויים מבית המשפט). באם אין תלויים ליורשים נזקקים (על סך צו ירושה) ובאין יורשים — לאדם שהנפטר מינו בחייו לכך בהודעה ל"מבטחים" (על גבי טופס מיוחד הנמצא בטופס "מבטחים" במשרדי האיגוד) משתלם סכום הביטוח ל"הנהיג" הנ"ל בלי קשר עם מצב המשפחתי או הטוביציאלי.

- 2. מענק פנסיוני בסך 3000 ל"י. נפרט חבר שלדו כותו מתאריך כניסתו לקרן לפחות 12 חדשי השלום מלאים תוך 3 שנים האחרונות לפני פטירתו, והשאיר אחריו אלמנה ו/או יתומים, יקבלו האחרונים נוסף על השלום ביטוח הדדי גם מענק פנסיוני בסך 3000 ל"י.

ד. מילגרם

ירקות טריים ומשקאות קלים

27 באוגוסט 1959

לכבוד ועד הצוות א.מ. "עכו" לידי הח' מוסקטי אכרם ח"ג.

בתשובה לבעיות שעוררת בבקורך האחרון בחיפה הגני להשיב לך:

א. אין השלום נוסף עבור כלכלה במצב הכן. נכון הוא שנהוג שהכלכל הראשי מוציא אוכל נוסף לאנשים שמעדיפים אותם בלילה ל-משמרות או לכל עבודה דומה.

ב. ענין משקאות קלים, קבלנו הבטחה מרב החובל בבקורך האחרון באניה, שיספקו משי קאות קלים לצוות לפי הצרכה.

בקשר לשתי הבעיות, אבקש את הוועד לפנות לרב החובל ולבקש ממנו ארוחות לילה ולהיר כיר את ההבטחה בענין משקאות קלים.

ג. בקשר לנסיעות לאילת, לצרנו הרב לא נוכל לעשות הרבה בשלכ זה לתקון המצב. ייתן כן כי בעתיד תיפתר הבעיה, כיצד? טרם ידוע לנו. אולם מוקדשת לבעיה מתשבה.

ד. אשר לחלונתכם על ירקות טריים ואספקה בנמלים ושונים, אנו פונים כמכתב גפרד לרב החובל ומבקשים ממנו לעשות את הכל שאספקה סריה תהיה בכמות מספקת לפי חווה העבודה. מסיים את מכתבי בברכת דרך צלחה לכל החברה, כשם המזכירות ובשמי אני,

בן-יוסף צבי מזכיר הטיבת המסכה

לא מקבלים שבועונים

א. מ. "לכיש", בים אל: האיגוד הארצי לימאים, חיפה ח"ג.

באסיפת צוות שנתקיימה באניה, נבחר לנציג הסיפון חבר חדש, החבר ברגר עוזי. איש הוועד הקודם ירד מהאניה.

ברצוננו להעיר, כי בעגון האניה בלונדון קבלנו לצערנו, רק מספר העותפים של עתונים יומיים, ללא תוספת שבועון כמקובל עד כה. הפלגתנו זו היא נסיעת "טרופ" ונהיה מרוחקים מחופי הארץ זמן ניכר. העתונות הינה הקשר היחיד בין הצוות והארץ.

באו כן קבלנו הבטחה חגיגית כי הספריה הקיימת תוחלף במהרה, הצוות קובל כי קרא כבר את מרבית הספרים שבאניה, ובקש את טפולכם בכרבי. בברכת חברים.

וועד צוות הסיפון עוזי ברגר

לכבוד עורך "הימאי הישראלי" בתשובה למכתב וועד "לכיש":

לאניה התכנית צריכה היתה להיות ב' לונדון ב-6.8.59 ושלחו ב'6 משלוחים, בין 27 ל-31.7, 34 עתונים.

לאחר תאריך זה, עם התברר הנמל הבא, התי חלנו במשלוח העתונים לימאים, פלורידה, אשר לשבועונים — זה כבר מעל לחצי שנה שאין אנו שולחים שבועונים לאניות בים, אלא מעד בירים אותם לאניות בנמל הבית.

בענין הספריה: האניה הפליגה לפתע, יום לפני המתוכנן ולכן נמנע מאתנו להחליף את הספריה, אך שלחנו מכתבים לרבי החובלים של ה"צפת" וה"לכיש" שיחולפו הספריות בין שתי האניות העובדות באותו הקו.

אין אנו "כופים" ספריה לתקופה מסוימת על האניה אלא מחזירים אותה מיד עם התקבל בק' שה טן האניה.

י. ניבירון המח' ליחסי עובדים "שהם"

פקיד מכס אחד ו-200 'מאים

לכבוד מנהל המכס י.ר.ש.ל.י.מ.

הגני פונה אליך בחלונה בשם כל אנשי "תאודור הרצל" ויבקש את תשומת לבך והתי ערבותך.

אשתדל לתאר לך כדוגמא את המקרה שאירע אתמול 13.8.1959 (אין זה הראשון). אנו צוות של כ-200 איש העובדים קשה ומרוחקים רוב הזמן מבני משפחותינו.

כשמגיעים לנמל הבית לו מחכים אנו בכליון עיניים וממהרים לראות משפחותינו לשעות אחדות, מוצאים פקיד המכס לנכון להעמיד לרשותנו פקיד אחד בלבד. מהרגע שהאניה נקשרה לרציף מצטרפים אליו שניים שלושה פקידים נוספים.

וכך מפסידים אנו את הזמן המועט העומד לרשותנו, מתעצבנים וגם הפקיד מתעצבן.

כשניסינו להתלונן בפני מנהל המכס באולם הנוסעים מר בוכמן, היתה תשובתו מאוד בלתי מנומסת. (תגש, הוא אמר לי, ללשכת הימאים, ותביא משם פקידים).

בדרך כלל אנו נתקלים ביחס לא הוגן מצד עובדי המכס, דבר המכאיב מאוד ואינו נעים לשני הצדדים.

אני תקווה שתביא שאנו עובדים קשה ותמיד מממרים הביחה כדי להמצא כמה שעות בחיק המשפחה.

בשם וועד צוות האניה אבקשן לחקור את המצב הקיים.

וועד האניה קארמן הרשליב

הערת המועצת:

העתק מתכתב זה הועבר על ידינו אל גובה המכס, חיפה לשם קבלת תשובה מוסמכת. עד להדפסת הגיליון לא הגיעה כל תשובה.

עזרה שהוגשה

לכבוד מזכירות איגוד הימאים ח'פ"ה ח.מ.ג.

הגני אסיר תודה על הביורר הדחוף שבי ררתם בעניני במחלקת הבטוח של חברת "שהם" כהיותי נפגע בתאונת עבודה. עשיתם מעשה תיובי נגד ביורוקרטיה יבשה מחוסרת כל הבנה והגיון — שהדרה לתוך מגן גגון המשרדי שלנו, וכמובן שהקלחם עלי וסיעתם בידי.

א. ברניביא תל-אביב

א. ברניביא תל-אביב

א. ברניביא תל-אביב

א. ברניביא תל-אביב

א. ברניביא תל-אביב

א. ברניביא תל-אביב

א. ברניביא תל-אביב

א. ברניביא תל-אביב

א. ברניביא תל-אביב

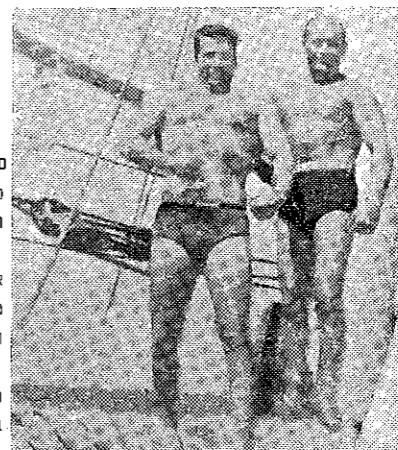
למה עוזבים ימאנו את הים.

נראה לי כי הסיבה העיקרית היא משכורת נמוכה. רבאניות המשא נוסף עוד גורם: הקשיים לצרף אחת לשנה את בני המשפחה להפלגת חיים. הזמן הקצר העומד לרשות הימאי הנשוי לבלוי חופשה עם משפחתו בבית, הגו גורם לסיבוכים קשים. ואני מהגיש כי זוהי בעיה טיפוסית לימאי הישראלי, הואיל ואצלנו יש ערך מיוחד, ומכובד ליחסי המשפחה. המצב שונה כשטח זה מתמקבל אצל הימאי הזר.

שעות נוספות

יש התמרמרות על ההקפדה בענין השעות הנוספות בים. מאז הצימצום האחרונים הוצאה הוראה לא לאפשר לעבוד שעות נוספות בים. זה גרם להונחה בהחוקת האניה. הימאי מתביש לעיתים להכנס לנמל זר עם אניה לא נקיה.

רבימלחים יהודה הרבון



שמואל ווידנבאום, מנוען על הנגבה הוא ספורטאי וותיק, אם כי הוא כבר בן 60. הייתי מאזל לכל הבחורים הצעירים שלנו מבנה גוף ושרירים כה מפותחים.

אומר ווידנבאום: "במקום לטוסט בבארים אני מעדיף להתעמל. קניתי והבאתי עמי לאניה מכשירים, התקנתי ספסל וקרש להתעמלות בטן, ובזמני החופשי אני מתעמל..."

שמואל מוכן גם לשתף ולהדריך את אנשי הצוות באניות, ומפליא שה"חברה" על "הנגבה" בריבם, טרם נצלו את הזדמנות.

לכבוד
איגוד הימאים
ח"פ ה

לת"ל המזכיר המרכז

ה. נ.

ברצוננו להביא בפניכם פרשה עגומה שממנה תוצאות לגבי הפעלת אניותינו בעתיד הקרוב.

המדובר על ניצול יתר של התלוות משפחות הצוות לבעליהם באניות ובעיקר באניות המשא. ידוע גם ידוע לכם, שחב"רת "צים" השתדלה כמיטב יכולתה להענות לפניות הימאים בשטח זה וגלתה מתוך הבנת הבעיה והקשיים האישיים המלווים את הימאי במשך זמן עבודתו בים.

לדאבונו הרב, בקשר עם המחסור בימאים ובעיקר קצינים, הלכו הדרישות האלו וגברו, ועלינו לציין שעברו את גבול המותר. בחוזה שנחתם בינינו לבין איגוד הימאים בסעיף 33 הודו בנסיעת נשי קצינים נאמר במפורש שהקצין יהנה אחת בשנה מנסיעה ללא תשלום עבור אשתו (כמדה שיש מקום באניה) באניות הנוסעים, איפה שנמצא רופא באניה, הרי שינו גם מוזמן לזמן הלהוות לקצין נוסף לאשתו גם אחד או שניים מילדיו, וזה ללא תשלום ולמרות שהחווה לא מחייב אותנו לנהוג כך. דבר זה לא נתן, כידוע לכם, באניות משא איפה שרופא לא נמצא במקום וענין הובלת ילדים מסכן אותנו בצורה של הטיית אניה, הכרוכה בהפסדים גדולים, במקרה של מחלה של ילד באניה.

לנו נראה שגם ההורים לא צריכים ללחוץ עלינו בנקודה זו משום שהם צריכים להיות הראשונים המעוניינים למנוע אפשרות כזאת שיכולה בהחלט לקרות בזמן המצאה של האניה בלב ים. הודענו על כך גם בחוזרים לרבי החובלים ובקשנו מהקצינים לא להכביד עלינו בפניות אלו שאין באפשרותנו לעמוד בהן.

לפני מספר שבועות קרה לנו מקרה עם א/מ "עכו" שהצטרפו להטות את הא-

ניה ממסלולה הרגיל על מנת להגיע לעיר נמל שלא היה מתכנית הפלגת האניה ולהוריד בה אשת קצין שהלחה בזמן ההפלגה.

למותר להסביר לכם את הנזק שנגרם לחברה מבלי כל אפשרות לקבל התמורה לא מהקצין ולא מחברת הבטוח.

הדרישות כפי שנאמרו, הולכות וגוברות ועוברות גם את ההסכם בינינו ולביניכם ללא התחשבות בזמן שבין הפלגה להפלגה של המשפחות ובעיקר גם במקרים שמתלקת הנוסעים מוכרת את הכרטיסים באותן אניות המשא המובילות נוסעים, איפה שהענות לפניות הקצינים והימאים מעמידה אותנו בפני סיכון של הטלת קנסות על האניה היות ומספר הנוסעים עובר על המותר מבחינת העדרו של רופא האניה.

בימים האחרונים קרו לנו מקרים במספר אניות שקצינים בכירים הודיעו לנו ברגע האחרון על עזיבתם את האניה וכמו כן גם את החברה וזה ביומיים האחרונים שלפני ההפלגה ובזמן שהנסיעה הזאת לא מגיעה להם לפי החוזה.

תסכימו אתנו שבשום אופן לא נוכל להענות לצורה שריח של סחטנות נודף ממנה וגם אם נצטרך להשוות הפלגת אניה בזמן ולא ניסוג מהחלטתנו הצודקת. כמו כן נמצא זה יכריח אותנו לקבל מספר רציני של קציני סיפון ומכונה זרים שיהיו ברשותנו למען מנוע הפתעות של הרגע האחרון לפני הפלגת האניה, אבל תסכימו אתנו שלא נוכל לפטר את הקצינים האלה בזמן הנוח לכם כי עלינו יהיה לחתום אתם על חוזה של מינימום שנה אחת למפרע.

חשבנו אם כן לנכון, לפני קבלת החלטה רצינית זו לפנות אליכם במכתב המסביר את חומרת המצב ולבקש מכם את התערבותכם התקיפה בנדון. בכבוד רב,

"שהם", שרותי הים בע"מ

לכבוד
חברת "שהם"
הנהלה
כ א ן

הנדון: נסיעת נשי וילדי קצינים הופתענו לא פחות מכם על גישתם של קצינים אחדים וברור שמזכירות האי-

גוד לא תגיש שום עזרה וסיוע לאותם הקצינים שיפרו את חוזה העבודה הקבוע. ברור גם שנקיטת הצעדים מצד אותם הקצינים הם על אחריותם האישית וישאו גם בחזאות.

מזכירות האיגוד תביא לפרטום את מכתבכם לידיעת כל הקצינים ב"הימאי הישראלי".

במידה ויהיה צורך בהעסקת זרים כפי שהנכם כותבים, יידון כל מקרה ומקרה של העסקת זר לגופו של העניין במסגרת החוזה.

בכבוד רב,
ר/ח ולטר דלמן

תודה לאיגוד

תעלת פנמה, 24.7.59
לכבוד
רביחובל ו. דלמן
איגוד הימאים
ח"פ ה

ממכתב שקבלתי מחברת "סחר וספנות" (העתק נשלח אליך) נראה, כי כתוצאה מהתערבות החליטו להסדיר דרישותי ולשלם לי דמי ההופשה המגיעים לי. אני מודה לך עבור עזרתך הכנה והתברית, והתמיכה כדורישותי. בלעדיך, כמעט ויבלתי אפשרי היה לקבל דבר. בייצוג אותי ייתכן והיו אי אלה הוצאות. במקרה זה אמא תוריד את הסכום מהמגיע לי כדמי הופשה מהחברה, כפי ושכתבתם להם בהעתק המצורף. כמו כן בבקשה קבל בזה תרומה קטנה של 30 ל"יש לקרן הספנים של איגוד הימאים הישראלי.

ולסיום מכתבי הנני מרגיש חובה להודות לך שנית, על עזרתך הפעילה והמועילה והנחתך לעיניי. זה כאמת מזל לימאים הישראליים, ולימאים הורים העובדים באניות ישראליות כי יש להם נציגי איגוד שכולה. אראה בכך כבוד אם יתמזל לי ובעתיד תהיה לי שוב ההזדמנות לשרת באניות צי הסוחר הישראלי.

בברכת חברים, ובחווה
רביחובל ניקולם קמביטסיס

הערת המערכת:
ר/ח קמביטסיס, הוא חבר איגוד ימאים המסונף לאי.י.א. בתור שכזה קבל את כל העזרה וההגנה של איגודנו.

ימאים!
כתבו
ל"הימאי הישראלי"

שיחות בנמל הבית

מיומנו של כתב

א. ק. "צפונות"

עם שחר יום שלישי, 11.8.59 נכנסה א. ק. "צפונות" לנמל חיפה והתקשרה ע"י שובר הגלים. ה"צפונות" חזרה מהפלגה של חדשיים כשהיא טעונה עצים על כל הסיפונים העליונים. בתוך מטען העצים נערכו באומנות רבה מעברים פנימיים ודרכם עוברים אנשי הצוות למגוריהם בירכתיים.

צוות האניה מונה 33 איש. רב המלחים מספר: בינלנד מקבלים אותנו יפה. מכירים אותנו כימאים ומכירים סחורות מתוצרת ישראל: בדים, פרי הדר, מיצים, תוצרת "אתא" ומכונות "קיינר פרינור", יהודים מקומיים באו לבקר באניה. ובעוברו לתנאי החיים באניה הוא ממשיך: אניה ישנה אולם לא נורא. הטבח שלנו מאה אחוז, עשה אוכל מצויין. זו הפלגתו השניה ללא תלונות. כדאי לציין כי הבעיות באניות מתחילות כרגיל ממטבח. כשהאוכל בסדר, גם יתר העניינים מסתדרים. לפני שהיה לנו טבח זה, היו בעיות וצרות.

בכל אניה יש חיכוכים בין סיפון למכונה. זו אניה טובה, שורדים בה יחסים נאים בעבודה היומיומית. רב החובל רמי סולברג מספר: "היה מקרה שמכונאי התחצף בפני הכלכל הראשי והעליבו. קיבל לגז וכרגיל הצטער וביקש סליחה. אני משאיר אותו באניה. צריך לתת הודמנות לאנשים להיות בסדר.

סיפונאי אחד יורד ללימודים. האלחוטאי פרץ רן מטפל בספריה ובכל עניני התרבות. שלחנו מכתב לניב רון, בקשנו החלפת הספריה תיקון הרדיו פטיפון, וצריך עוד משחקים. ביחס "לימאי הישראלי", הרי דרושה לדעתי תוספת חומר על התרחשויות חדשות ימיות ובינלאומיות."

בין צוות המשק, מלצר גאנאי. לפני שנתיים חלה מלצר האניה והורד לבית חולים. אמרו הגאנאי נתקבל במקומו והתאקלם יפה באניה.



דרישת שלום
מ"הימאי הישראלי"

המיכלית "חיפה"

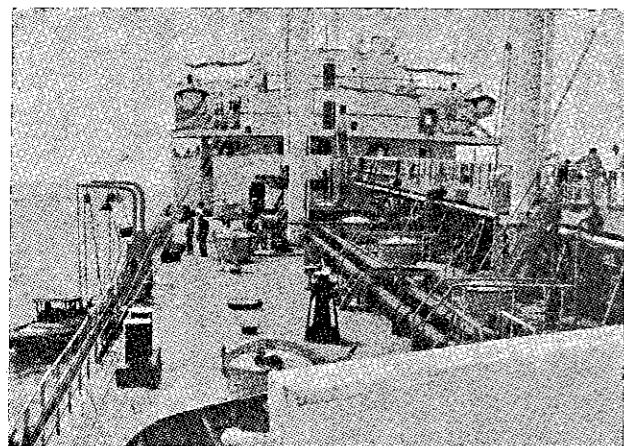
המיכלית "חיפה" הגיעה לנמל הבית וכרגיל לאחר שלושים ושש שעות הפליגה שוב. הדרך מחיפה למאראקייבו שבונצואלה נמשכת שבע עשרה יום לכיוון אחד בלבד. יוצא, כי על כל יום שהייה בים, עוגנים שעה אחת בערך בנמל הבית.

רב החובל סטיב אומר, כי זו אניה לימאים מקצועיים, האוהבים את הים. יש פה סידורי נוחות לצוות שאין דוגמתם באניה אחרת בצי הסוחר שלנו: תא יחיד מרווח לכל איש צוות. בריכת שחייה, אפשרות לצרף את המשפחה ומוזן משובח.

אך אנשי הצוות אינם תמימי דעים בנקודה זו. התאים הם אומרים. אמנם מרווחים אך מאחר ושוכנו מעל לדוודים אין להם טיפת אוויר, ואפילו באקלים של הים התיכון נאלצים רבים לעבור לישון על הסיפון.

את בריכת השחייה מרכיבים רק לעתים נדירות, ורוב הזמן היא נמצאת במחסן.

בהפלגה האחרונה צורפו לצוות 20 חניכי בית הספר הימי בעכו. מהם 12 חניכי מכונה ו-8 סיפון. החניכים זכו



על סיפון "חיפה"

לקבלת פנים נאה בונצואלה. הם היו אורחי חברת "של" עירית מאראקייבו והמועדון היהודי. נלקחו לטיול בעיר והניחו זר פרחים על קברו של בוליבר.

אחת הבעיות של האניה הם חילופי הצוות המרובים. מעטים הם אנשי הצוות המחזיקים מעמד באניה שנה תמימה.

רב המלחים אלטרוביץ אומר: "זו אניה טובה עם צוות סיפון ללא בעיות. יחסי חברה נאים כאן. עבדתי בהרבה אניות מוסיף הוא: "אולם הרגשה של בית, כפי שאני מרגיש כאן לא היתה לי בשום אניה אחרת". והוא מסיים באמרו: "מזה שבעה חדשים שאני באניה זו ולא הרגשתי כמעט שהזמן חולף. יש ימאים שלא רוצים לעבוד באניה זו. יודעים הם, כי נמצאים כל הזמן בים. אולם יש יתרונות שאין באניה אחרת: שכר גבוה יחסית, אפשרות לצרף משפחה למסע ועוד."

נחמני שמעון, קצין סיפון שני אומר: "זו אניה טובה לאנשים הרוצים לחסוך כסף. אם הנך יושב באניה שנה וחוסך, אתה יכול להרשם לשיכון. פה לא מבזבזים כסף."



רישומים מן הים

הסימטה צרה וקובות מוארות לאורכה. בחלונות יושבות נשים ומציעות גופן. זו בפינה הימנית סורגת פוזמק ועושה זאת כהוזה בהקיץ. אחרת מעשנת. והנה אחת שקוראת וקורצת ביהירות. כבר האפילה חלון קובתה. כי סר לשם אחד.

בפנת הסימטה במקום בו התחב מרובה, אורה של קובה אחרונה מנצנץ. שתי נשים יושבות בתוכה. בלויי אדם שביקוש אין לאהבתו. אינן מדברות. לא קורצות ומפתות. שערן לא עשוי וגבות עיניהן אף הן לא מרוטות. שתי נשים שוקנו בלא עת, יושבות, מייחלות ופניהן לחוצות לזכוכית החלון הקרה.

לא שועה לקריאות. מהלך גבר לאורכה של הסימטה וסוקר הניצוץ. התמורה לאתנן. עוד אחת אחרונה בקצה קרב ועצר. בפנים, בקובה, שתי נשים וגבר צעיר לימים. עודו תוחב הכסף לידה של האחת וכבר עברה עמו מן הקיתון אל החדר. הגביהה פתילו של תנור הנפט המלחש ועמדה לידו עירומה, כפופה קמעה. מפנה מבטה כלפי מטה, ומחכה שיעשה בה חפצו. והוא הביט בשריריה הרפויים, ובגוה החלוש וראה שכושלת היא ונסוכה בה לאות. או זכר! כי ידע טיבו של רפיון זה. עמד, ליטף ראשה ואמצו אל זהוה ובידו האחרת תחב לידה שארית כספו. חש גופה הרוטט מבכי חנוק ופנה והלך.

בפנת הסימטה האפל חלון קובה.

דני רוזנצווייג א. מ. "הרחבתור"



המועצה להסמכת ימאים

משרדי הממשלה. ציבור הימאים יהנה מזכויות וחובות המוגדרים בחוק ואשר חסרו במידה רבה בעבר. (משרד התחבורה עומד להוציא בקרוב את פרטי ההסברים לתקנות אלה בחוברת מודפסת אשר תימצא למכירה לכל המעוניינים).

להסברת השוני המהותי בין "מועצת הבוחנים" לשעבר לבין "המועצה להסמכת ימאים" אשר מונתה כתוצאה מהדוח הנ"ל, עלינו להתייחס במשפטים ספורים לעבר.

מועצת הבוחנים בעבר

"מועצת הבוחנים" היתה מורכבת מ- בעלי מקצוע בלבד, רבי חובלים ומכונאי ים ראשיים מוותיקי המשרתים בצי הסוחר. במשך כ-10 שנים לא חלו במועצה זו שינויים פרסונליים ניכרים ותפקידיה העיקריים הוגבלו לבחינות מקצועיות בלבד. עבודה רבה נעשתה באותו פרק זמן, אך לא מספיקה ובלתי מתוכננת. המגמה המקצועית היתה בעיקרה מושרתת על בסיס החומר המקצועי הנהוג באנגליה, ולא תמיד התאים חומר זה במקורו לצרכים המיוחדים של הספנות הישראלית, בעיקר בשנים האחרונות. בו נמצא הצי בהתפתחות טכנית, איכותית וכמותית עצומה וללא כל תקדים. מצב עניינים זה חייב בדיקת הנושאים והתאמתם לצרכים החולכים וגדלים ומשתנים.

ב-16.3.59 התכנסו חברי "מועצת הנושאים" לפגישת סיכום עם שר התחבורה, בה נמסר דוח מסכם צ"י החברים ובין היתר צויין: -

הספנות והנמלים; ז. ברש, מראשי האיגוד המקצועי של הסתדרות העובדים; רב חובל ו. דלמן, מוכיר מרכזו של האיגוד הארצי לימאים; רב חובל ואב הים, המפקח הימי בנמל חיפה, מאגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה; רב חובל א. לוי, מנהל ביה"ס לקציני-ים בעכו; ד"ר י. מינץ, היועץ המשפטי של משרד התחבורה; מר ב. עברי, המזכיר הכללי של חברת "צים"; רב-סרן זאב פריד, הממונה על הדרכה ימית באגף הספנות והנמלים; רב חובל ס. שינמן, רב חובל נמל חיפה; עו"ד א. מטלון, מוכיר הוועדה ומרכז הפיקוח הימי באגף הספנות והנמלים.

הוועדה הנ"ל חלקה את עבודתה והור"כבו וועדות משנה, להן צורפו מדי פעם אנשי מקצוע ואישים, כל אחד מייעץ ועוזר בשטחו המיוחד.

נידונו הנושאים הבאים: הסמכת חובלים, מכונאים וימאים בצי הסוחר, השוואת דרגות חיל הים לצי הסוחר, הסמכת עובדי ספינות דיג וגוררות, נתיב, השכלת ימאים, חקירות ימיות, הזמן הימי הנדרש בכל אחד מהמקצועות והדרגות, השרותים האלטרנטיביים והכרת הזמן הימי בהם ושעורו (שרות ימי - sea time), בתי הספר הימיים והפרטיים למיניהם, בתי הספר המקצועיים והתיכונים ומעמדם של קאדטים, התנאים המוקדמים להסמכה ומתן היתר שרות (permit), ורשימה ארוכה של בעיות אחדות ונוספות אשר לא נעסוק בפרוטן בסקירה קצרה זו.

הצעות הוועדה המועצת

דין וחשבון הוועדה והמלצותיה הורעברו לשר ב-15.3.59, למעלה משנה לאחרי מינויה. הוועדה קיימה 25 ישיבות מליאה וכ-40 ישיבות של וועדות משנה למיניהן בנוסף לפגישות ובדיקות שונות עם מוסדות השכלה, צה"ל, חיל הים, משרדי ממשלה למיניהם, בתי מלאכה ומפעלים, נמלים, בתי ספר, דיג וכ"ו. פרטים אלה לכשעצמם מסבירים את העבודה היסודית והמעמיקה שמלאה הוועדה. דין וחשבון זה משמש כיום יסוד להכנת התקנות הרשמיות לפיהן ינהגו

המועצה הימית להסמכת ימאים - מוסד, אשר שנים רבות מוכר לציבור הימאים כ"מועצת הבוחנים", עובר לאחרי רונה תהליך של שינויים מהותיים וארגוניים. שינויים אלה ישפיעו, ללא ספק, על התרחבות הכמותית, האיכותית, הישכלתית ושיפור רמתו המקצועית של ציבור הימאים.

התרחבותו הבלתי רגילה של צי הסוחר הישראלי גרמה למחסור ניכר בכוח אדם, בדרך כלל כאשר המחסור באנשי מקצוע הוא רב, טבעי הוא, שהרמה המקצועית תהיה בירידה ואמנם נמצאים אנו בתהליך זה כיום, ועושים את כל הניתן להיעשות לבליתמו.

אחד מתפקידיה החשובים ביותר של "המועצה להסמכת ימאים", ובוה ייבחנו כושרה, הוא לשמור על הרמה המקצועית ושיפורה המתמיד, ובאותו זמן לאפשר הזרמת כוחות מקצועיים מתחילים ונוספים ממקורות שונים. כידוע, תהליך הכשרתו של איש מקצוע ממושך יותר מבנית אניה, והדבקת פער זה דורש אמצעים ומאמצים בלתי רגילים ונועזים; שינויי דפוסיים ארגוניים ומסגרות להם היינו רגילים עד עתה.

האם חל שינוי מהותי בעבודתו של מוסד זה המכונה כיום - "המועצה להסמכת ימאים" ובעבר "מועצת הבוחנים"? או רק השמות הוחלפו? נשתדל להציג את המוסד בצורה תמציתית ככל האפשר ולהתייחס לעניינים העקרוניים והחשובים לידעת ציבור הימאים.

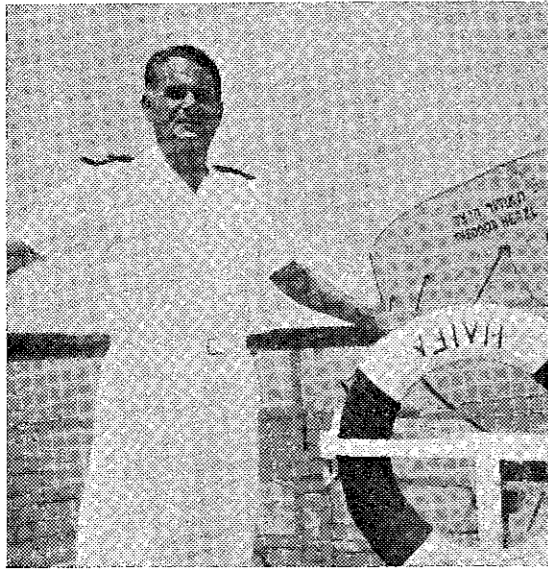
הוועדה המועצת להסמכת ימאים

בינואר אשתקד מונתה צ"י שר התחבורה וועדה מייעצת והוטל עליה, בין היתר, לבדוק ולהציע תנאים להסמכת ימאים בשרותים השונים. הוועדה מונתה אישית (לא כנציגי גופים שונים), אבל בין חבריה נמנו אנשי מקצוע ואישים אשר רב נסיונם וידיעותיהם בספנות על כל שלוחותיה;

יושב ראש הוועדה - ש. בר-זאב, מנהל אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה; מכונאי ראשי, אורון, בודק אניות באגף הספנות והנמלים; רב חובל מ. אקדיש, מנהל השרותים הטכניים באגף

מבעיותיו של רופא באניה

קיימות גם לגבי חולים ביבשה. אולם לרגל תנאי ההתבודדות בהם חי הימאי, יש להן משנה חשיבות.



ד"ר ג. לוי

רפואה מונעת

רופא האניה הנו גם יועצו האישי של רב החובל. הרופא משתתף בקביעות בבקורת השיגרתית באניה. תשומת לב מיוחדת נדרשת למצבם התקין של סדורי אינסטלציה וגורמים אחרים המשפיעים על מצב הנקיין, ופעולה תקינה של השרותים השונים כולל חדרי הנוחיות באניה. דרושה שימת לב מיוחדת לביקורת במטבח ופיקוח רפואי על הצוות העובד בו.

הבעיות הרפואיות של הצוות מתחלקות שוב לשני חלקים (1) מחלות. (2) תאונות בעבודה בים. לגבי מחלות קיים הטיפול המקובל. במקרה תאונה, על רופא האניה לדווח לכל הנוגעים בדבר על פרטי המקרה, ולדאוג להמשך הטיפול הנכון לאחר הגעת האניה לגמל. פרק מיוחד בטיפול רפואי בימאים מהווה הבעיה של אלכוהוליזם ומחלות מין. מסתבר, כי בהשוואה עם ציים אחרים המצב אצלנו טוב מאד בשטח זה. אולם על כל רופא באניה לדאוג לפעולה מונעת. באופן כללי, הימאי הישראלי אינו שתיין מטבעו, ובשטח ההגינה האישית הוא ברמה גבוהה יותר משל ימאים בני עמים אחרים.

ראוי ליחס חשיבות לקשר התקין בין הרופא באניה לבין הרופא במרפאה המרכזית של הימאים בחיפה. קשר תקין מסוג זה מבטיח המשך הטיפול בחוף כמו כן הקשר התקין נותן לימאי החולה והזקוק לטיפול ההרגשה של בטחון רפואי, גם בים וגם בזמן הימצאו ביבשה.

הנסיין שהצטבר אצל הרופאים שלנו העובדים באניות מזה מספר שנים, יכול להיות בסיס למחקר מקצועי רציני, וכן גורם לפעולה מונעת יעילה יותר בשטח הרפואה בים.

ביצוע תפקיד הרופא באניה, שונה מעבודתו המעשית של רופא בכל שטח אחר ביבשה. מבחינה רפואית-מקצועית, יש להביא בחשבון תנאים גופניים שונים מהמקובלים ביבשה: השפעת תנאי מזג האוויר והלחץ האטמוספרי, טילטולי האניה, רטיבות וכו'. גורמים אלה עשויים לשנות את המראה החיצוני של סימני המחלה. לדוגמה; חולה המקיא. ביבשה, זה סימן למחלות קיבה, או הפרעות במרכז העצבים. לעומת זאת בים, זה סימן למחלת ים. אולם באותו זמן יכול זה להיות גם תוצאה של מחלה אחרת רגילה, לכן אין אפשרות לראות בהקאה סימן ראשי של המחלה במקרה הנדון. משנה חשיבות לפתגם הלטיני הנודע "כל האומנות היא ההסתכלות" לגבי רופא באניה. בהרבה מובנים, מצבו כאילו הוא נמצא באי בודד. אין לו אפשרות להעזר על ידי בדיקות מיוחדות, או במקרים חמורים מיוחדים, אינו יכול להתייעץ עם חברים רופאים או מומחים אחרים. על כן מוכרח הוא לסמוך על עצמו, על ידיעותיו ונסייניו בלבד ולהשתמש ביזמתו כדי להגיע לאבחנה נכונה ולטיפול הנכון והמהיר.

בדרך כלל מרובה עצבנותו של החולה באניה ודאגתו גדולה משל החולה במצבו בחוף. על רופא האניה לרכוש אימונו של החולה בהתנהגותו, כושר החלטתו וטיפולו הנכון. 50 אחוז הסיכויים להבראה מהירה מותנים באלה.

מרפאות וכוח אדם

בכל אנית נוסעים ישראלית יש מרפאה עם ציוד חדיש משוכלל, בית מרקחת, בית חולים עם 7-8 מיטות, יחידה כירורגית למקרים דחופים, וחדר אישפוז לבידוד מחלות מדבקות. הצוות הרפואי כולל נוסף לרופא גם אחות. רמתה המקצועית של האחות באניה חייבת להיות גבוהה. פרט לעבודה רגילה של אחות, עליה להתמצא במיוחד ברוקחות, כי היא המטפלת בבית-המרקחת באניה. נוסף על כך, עליה להיות זריזה ולדעת לטפל בעת ובעונה אחת בכמה מקרים.

העבודה הרפואית בים מתחלקת לשני סוגים: הטיפול היומיומי בחולים ורפואה מונעת. חוץ מהשעות הקבועות לקבלת חולים במרפאה, נמצאים הרופא והאחות בתפקיד 24 שעות ביממה. החולים שבטיפול מתחלקים שוב לשני סוגים: צוות האניה, והנוסעים. הטיפול בנוסעים דומה לטיפול הרפואי הרגיל בכל מרפאת קופת חולים (חוץ לבעיות הספי-ציפיות בים). הטיפול בצוות שונה מהרגיל. כל אדם העובד בקביעות בים, זקוק לתשומת לב מיוחדת לבעיותיו הנפשיות והאישיות נוסף לטיפול רפואי רגיל. על רופא האניה להכיר תנאי חייו של הצוות, לעמוד על בעיותיו, ולעזור במידת האפשר. רק רופא בעל וותק בים המכיר מקרוב בעיות הימאי, יכול למצוא הדרך היעילה לטיפול. על הרופא לקיים איריה של אימון, ביכולתו ובמסירותו. עליו להוכיח רצונו הכן להקל מדאגותיו הגופניות והנפשיות של הימאי. זו הדרך היחידה להצליח בטיפול רפואי של צוות אניה. בעיות אלה

מפעולות המועצה החדשה

המועצה מינתה 3 וועדות לעניני סי-פון, לעניני מכונה וועדה מרכזת, אשר התחילו בעבודתן. ונביא כאן את עיקרי עבודתן בתקופה זו:

- א. נקבעו שני בוחנים קבועים לסיפון ומכונה.
- ב. הוחל בעיבוד התקנון ונהלי העבו-דה של המועצה והוועדות.
- ג. נקבעו תאריכי הבחינות למקצועות השונים עד סוף שנה זו — הוחל בבדיקת הסילבוסים והתאמתם לצר-כים המקצועיים והטכניים.
- ה. הוחל בדיונים ובדיקת בעיות הכשרת הקאדטים וחניכים והסמכתם.
- ו. עומד לדיון בקרוב נושא שיטות ה-הדרכה והקורסים המכניים לבחינות ההסמכה לדרגות השונות. נסקרו פעולות ההדרכה בשנה האחרונה לק-ראת דיון זה
- ז. התקיימו 3 ישיבות של מליאת המו-עצה ו-9 ישיבות בוועדות ובהן נ-דונו כ-150 פניות שונות כולל אשרי הסמכה ובקשות לבחינה, אשר תו-צאות מבחנים, בדיקת ערעורים שו-נים ופניות אחרות.
- ח. נעשות הכנות, כתוצאה מדיונים במ-ליאה ובוועדות, לפרסם תוצאות ה-מבחנים למעוניינים ובעיקר לנכשלים בציון מידת הכשלות בכל מקצוע. על מנת לאפשר לאיש לתקן שגיאו-ר תיו במבחן הבא.
- ט. תוך הזמן הקצר עשתה המועצה עבו-דה רבה יחסית והחלה בהנחת היסודות לפעולה ענפה בעתיד, תוך בדיקת הנוש-אים השונים והבעיות עליהן תצטרך לת-דעתה ופתרונות. העבודה מתנהלת בהת-אם להגדרות והתפקידים שהוטלו על ה-מועצה. כפי שכבר צויין לעיל אין הדרך קלה כלל וכלל, שיתוף מלא בעבודת המועצה ועזרתו של ציבור הימאים, אשר בלי ספק ימצא במועצה אוזן קשבת, יצעידו את הספנות בכלל זאת האדם כפרט לשיפור הרמה המקצועית והרחבת הענף והנקלטים בו.

זאב פריד

הממונה על הדרכה ימית — משרד התחבורה

בר לבין "המועצה להסמכת ימאים" הנו-כחית. מועצה זו כוללת בתוכה לא רק אנשי מקצוע, כי אם אישים ומומחים בשטחים שונים.

- מינוי אנשי המועצה והגדרת תפקידיה פורסמו בבהירות ובפרוט הבא:
- א. המועצה תיעץ לשר התחבורה בדבר ההשכלה הכללית וההכשרה המקצו-עית הנדרשות מימאים.
- ב. המועצה וועדותיה יפעלו בהתאם לת-קנון שיאושר ע"י השר.
- ג. המועצה תקבע את תכנית הבחינות להסמכת ימאים.
- ד. המועצה תמליץ בפני השר על מינוי בוחנים.
- ה. המועצה תקבע נוהל לעריכת בחינות ולקביעת תוצאותיהן.
- ו. המועצה תבחן את המועמדים באמ-צעות בוחנים שנתמנו ע"י השר, תתן לגבחנים תעודה על תוצאות הבחינות. על פי המלצת המועצה תוציא תעודת סמיכות חתומה ע"י יו"ר המועצה ומאושרת ע"י השר.
- ז. למועצה תינתנה סמכויות משמעותיות ביחס לימאים בעלי סמיכות בגין התנהגותם.
- ח. המועצה רשאית לפעול באמצעות וועדות אשר הרכבן ותפקידיהן יקב-עו על ידה.
- ט. המועצה תקבע באלו ענינים החלטות וועדה היא סופית ובאלו ענינים יש להביאן לאישור המועצה.
- י. מי שרואה עצמו נפגע ע"י החלטת המועצה רשאי תוך 30 יום לערער בפני השר והחלטת השר תהיה סו-פית.
- יא. הגשת ערער בג"ל אינו מעכב את תוקפה של החלטת המועצה, אלא אם הוחלט על כך במועצה.
- יב. חלק מאותם התפקידים הנזכרים לעיל עשתה גם המועצה בעבר. ההרכב של המועצה הנוכחית כולל מספר חברים אשר היו חברי מועצת הבוחנים בעבר, אבל השינוי המהותי הוא בכך, שהמועצה הנו-כחית אינה עוסקת בבחינות בלבד, כי אם קובעת ומיעצת בכל הבעיות הקשורות בכוח אדם ובמדיניות המקצועית ולוקחים בה חלק גורמי ציבור ומומחים אשר יש להם נסיון וידע רב בבעיות בהן המועצה תעסוק.

שר התחבורה ציין בספוק את הסי-כום שהובא ע"י החברים ובין היתר אמר: —

"התכניות להרחבת הספנות מחייבות מאמצים גדולים וקודם כל בהכשרת ה-חומר האנושי, כי אין ספנות ישראלית בלי ימאי ישראלי והכל יצמח מן היסוד שהוכן עד עתה. הדברים שהושמעו בסיכום יובאו בחשבון בכל הטפול העתידי להע-שות והנוגע לחנוך ימאים. אני שמח לשמוע שהנכם תומכים במגמה של קדום האדם שנמצא על היס והאמונה שהאדם בדרגה נמוכה יכול על ידי קורסים והד-רכה להתקדם בדרגתו. גישה זו חשובה גם מבחינת הכרת ערך האדם ואיני מת-בייש להגיד, כי יש בזה גם גישת דמוק-רטית הומניטרית, שאדם שהקדיש חייו לים יש לסייע לו לביסוסו ולשפור תנאי חייו הכלכליים. לבסוף אני רואה לעצמי חובה לא רק פורמלית, אלא ענינית, להודות לכס על העבודה המטורה שלכם במשך הרבה שנים ובטוח אני שתעזרו בהתנדבותכם גם בעתיד למען לקדם את פני הדברים והמשימות שלפנינו".

המועצה להסמכת ימאים בהווה ובעתיד

ב-30.4.59 מונתה על ידי השר "המועצה להסמכת ימאים" גוף ציבורי בהרכב כדלקמן: —

1. יושב ראש המועצה מר ש. בר-זאב;
2. מכונאי ראשי י. אורון; 3. רב חובל מ. אקדיש; 4. רב חובל ו. דלמן; 5. רב חובל זאב הים; 6. פרופסור י. טאב; מנהל המחלקה ללימודי המשק בטכניון העברי
7. מר ב. עברי; 8. רב סרן י. להב, מהנ-דס מכונות בחיל הים; 9. ד"ר י. מינץ;
10. מכונאי ראשי ד. פוריה, בודק אניות בהברת לודס; 11. רב סרן זאב פריד;
12. מר צ. פריד, הממונה על הדרכת די-יגים במשרד החקלאות; 13. מכונאי ראשי ס. קלוש, מכונאי ראשי בגמל חיפה; 14. רב חובל ע. קלמפר, מורה ראשי לימאות בביה"ס לקציני ים בעכו; 15. מכונאי ראשי, א. קריביצקי, מורה ומנהל בתי המלאכה בביה"ס לקציני ים בעכו; 16. רב חובל ס. שינמן; 17. רב חובל א. שפיגלמן, בודק אניות במשרד התחבורה, אגף הספנות והנמלים.
- הרכב זה של המועצה מסביר את השי-נוי המהותי בין "מועצת הבוחנים" בע-

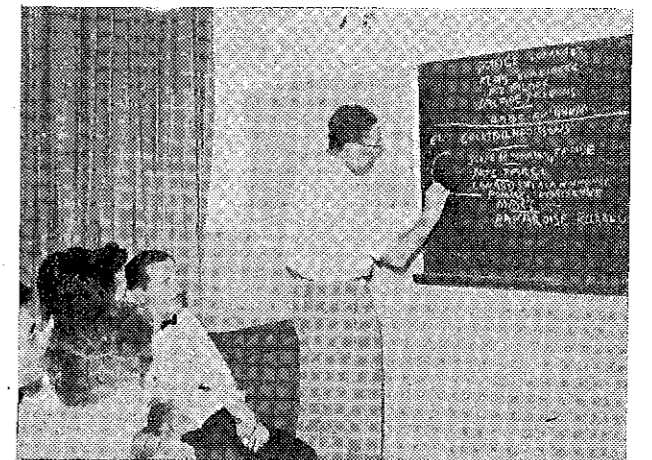
הכשרת עובדים בשירותים

מאת יונה שמושי

מדוע קיים מחסור בכוח אדם מקצועי מעולה בשני ענפי שירות היוניים, טבחות ומלצרות, בספנות בכלל ובאוניות הנוסעים בפרט?

פנינו בימים אלה אל המרכז להכשרה מקצועית בענפי משק "אורנים", בבית יורדי ים בחיפה, המקיים קורסים בענפים אלה, כדי לנסות ולברר את הסיבות והגורמים למצב.

מסתבר, כי לכך מגיעים שונים ומשונים, מהם פסיכולוגיים וזומושרשים בקרב הציבור הרחב, ומהם חוסר גישה נכונה מצד המוסדות המצויים לטפל בענייני הספנות. הנוער הפונה אל הים סבור ברובו המכריע, משום מה, כי עליו לעבוד במקצועות סיפון או מכונאות; הוא כמעט ואינו חושב על



שעור בתפריט

אפשרות של עבודה בענפי המשק שהם שירותים לא פחות היוניים משירותי הסיפון והמכונה. מסתבר שיש צורך במלחמה פסיכולוגית ממושכת בקרב הציבור הרחב ובמיוחד בקרב אלה שרואים בעבודה בים מקצוע ויעוד, לביעור מושגים משונים על "נחיתות", כביכול של המקצועות טבחות ומלצרות.

מצב זה מסייע ביחסו של הישראלי הממוצע, שהוא יחס של זלזול מה אל עובדי השירותים בכלל. טוענים טבחים ומלצרים רבים, כי הצבור מסתכל עליהם "מלמעלה למטה". הנה כי כן, רווחת הדעה המוטעית כי כל "חכמתו" של מלצר, למשל, מתבטאת במכסימום צלחות שהוא מסוגל לשאת בשתי ידיו. ואולם אלה המכירים מקרוב את העניין יודעים אל נכון, שכדי להיות מלצר צריך ללמוד תורה שלמה וכי זהו מקצוע המחייב לימוד אינטנסיבי, השכלה כללית וגסיון מעשי.

המועמדים והלימודים

כדי להצניף לתוך "המטבח" בו "מבשלים" את המלצרים והטבחים פנינו אל המרכז להכשרת עובדים אלה בבית יורדי הים בחיפה.

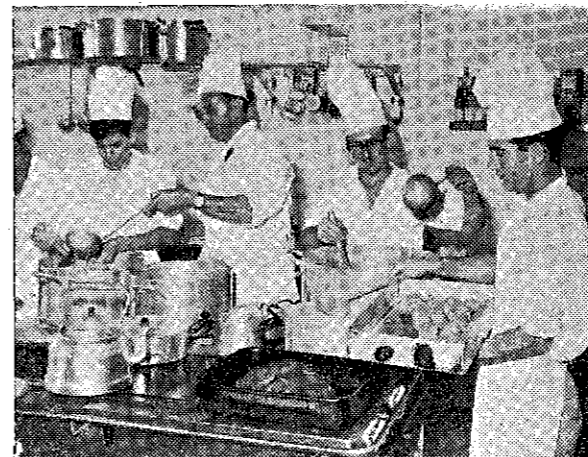
מספר מנהל המוסד מר בודנהיימר: באוגוסט 1954 נפתח מרכז להכשרה מקצועית בענפי המשק "אורנים". מיד עם הקמת המוסד הורכבה וועדה מקצועית מנציגי בעלי בתי המלון, ההסתדרות, ומשרד העבודה. מאוחר יותר הצטרף אל הוועדה המקצועית גם איגוד הימאים וחברת הספנות משתתפת מדי פעם בייצוג בענייני המוסד. מאז 1945 אירגן "אורנים" קורסים רבים בטבחות ובמלצרות. כיום אחוז ניכר מעובדי השירותים האלה בים הם מבוגרי הקורסים של "אורנים". משך הזמן אירגן המוסד גם קורס לתדרניות שלא היה לו המשך, בגלל חוסר מועמדות.

כיצד מתקבלים מועמדים לקורסים?

על כך משיב מנהל המוסד: על המועמדים הרוצים להתקבל לאחד הקורסים להיות בעלי השכלה עממית, יודעי שפה לועזית, ובוגרי הצבא עד גיל 32 שנה. משך הקורס לטבחות הוא שנה, מזה חודשיים וחצי עבודה מעשית והקורס למלצרות מתקיים משך 8 חודשים, כולל עבודה מעשית על האניות של "צים". החניכים מקבלים בזמן היותם בקורס 2.750 ל"י ליום לרווק, 3.000 ל"י ליום לנשוי, ו-3.500 ל"י לנשוי עם שני ילדים.

המועמדים לקורסים נשלחים ע"י לשכת העבודה לאחר שהם עוברים מיון ונמצאים בעלי התוונות הדרושים. תכנית הלימודים כוללת בקורס לטבחות: תורת התזונה, הרכב תפריט טיב, צרפתית שימושית (להבנת המונחים המקצועיים), תשוב, דיאטטיקה, בישול מעשי, מטבח קר, מחסנאות, אפיית עוגות, לחם ולחמניות, נקיון והיגיינה. התלמידים, אנשים מבוגרים, מהם בעלי משפחות, יושבים משך שעות ושומעים הרצאות בנושאים אלה, הם גם עוסקים בבישול מעשי במטבחי בתי מלון מפוארים, ובאניות של "שהם".

תכנית הלימודים של המלצרים כוללת: קבלת אורחים, טיפול בכלים, שירותי הגשה של ארוחות, משקאות ובאר, כתיבת תפריטים, קישוט שולחנות, היגיינה, התנהגות, נימוסים, הלכה בשה ועוד. כן כוללת תכנית הלימודים ידיעת הארץ, לימוד



הטבחים לעתיד ליד הכיריים

שפה זרה ו...תעשיית היין. בכל מחזור לומדים 15-12 איש ובשנה מתקיימים 4 מחזורים למלצרות ו-2 מחזורים לטבחות. בוגרי הקורסים הולכים ברובם המכריע לספנות. האם בוגרי הקורסים עונים על הדרישה לעובדים מקצועיים בארץ?

מסתבר, כי מבלי להביא בחשבון את גידול הצי, יש צורך לפחות ב-100 עובדים חדשים בשנה, בשני המקצועות האלה. הנשירה ה"טבעית" היא בגדר של 10-8 אחוזים. יוצא איפוא, כי בית הספר "אורנים" מסוגל במקרה הטוב ביותר למלא את מקומם של הנושרים משירותים היוניים אלה.

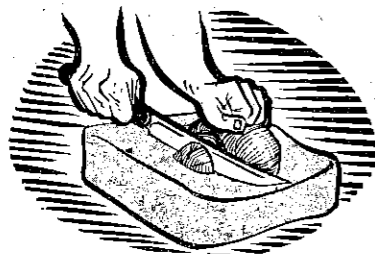
האיגוד מארגן השתלמויות

באף מוסד לא קיימת המחשבה על העתיד. התכנון קיים רק בנאומים על חשיבות העבודה, אך על ההרצאות אי אפשר לבסס עתיד של ענף. אמר לנו במרירות אחד המקורבים לענף הספנות. במידה ורוצים להבטיח עובדי משק באניות שעוד יתווספו לצי שלנו, יש כבר צורך דחוף בתכנון קורסים נוספים ובהרחבת היקפם לעשרות רבות. הגדלת הקורסים דורשת הבטחת מקומות עבודה למסיימים, מדגיש איש שיחי.

ובינתיים, החליט איגוד הימאים לארגן השתלמויות של חודש לעובדים המועסקים בשירותים אלה שלא עברו קודם הכשרה מקצועית. החל מהראשון באוקטובר השנה, יתחילו 5 מחזורים של השתלמות במקצוע המלצרות ו-3 מחזורים בני חודש בטבחות. בוגרי הקורסים מתקבלים כעוזרים למלצרים וטבחים באניות אליהן הם נשלחים. לדברי הנכחי הקורס הנוכחי יחסם של העובדים הוותיקים אל המתלמדים אינו עשוי לעודד ול"למשוך" בחורים צעירים לשירותים היוניים אלה.

ומשהו על טיב השירות אצלנו. חברת הספנות שלנו לא דאגה למספר מלצרים מספיק באניות, דבר המגדיל את המאמץ הנדרש מהעובדים. משום כך טיב השירות שלנו ירוד; לאמיתו של דבר יוצא שכרה בהפסדה, קובע איש משק וותיק. "כי מלצר שעובד 14-12 שעות ביום ויותר, אינו מסוגל עוד להיות אדיב כלפי הנוסע", מדגיש איש שיחנו. "מכל מקום, הגיעה העת שהגורמים הממונים על פיתוח ענף הספנות יקדישו את תשומת הלב הראוייה למיון העובדים בענפי השירותים, הכשרתם המקצועית, הסדרת הנאי עבודתם שיהיו כח משיכה לאנשים בעלי רמה, על מנת להבטיח את צרכי המשק בבעלי מקצוע."

אצבעות בסלט...



פציעת האצבעות בשעת פריסת הירקות, הנה אחת התאונות השכיחות במטבח האניה. אפשר בהחלט להמנע מתאונות אלו, המסתיימות לעיתים באצבעות קטועות, אם מושתמשים בשיטה הנכונה שהיא גם הפשוטה ביותר. כל מה שיש לעשות שעה שפורסים ירק, חסה וכו' הוא:

- עליך לחצות בסכין את הירק כדי שתוכל להניח את הצד החלק על השולחן.
- קמץ אצבעות ירך שאינה חותכת לאגרוף ולחץ בה על הירק. בצורה זו לא יתחלק הירק הנחתך ואצבעותיך תהינה מאוגנות מלהב הסכין.



תמיד בקבוק שלם!

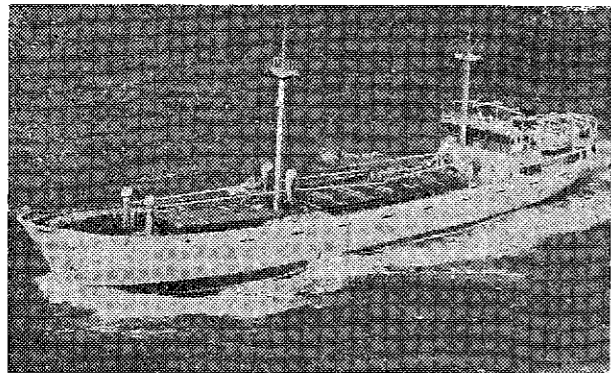
שכרי בקבוקים מהווים את סוג הפסולת המסוכן ביותר וכל זאת נהגים כולם זה עידן ועידנים לנפץ את הבקבוקים הריקים לפני שמשליכים אותם.

אמנם נכון, שנקבוק שמור תופס פחות מקום במח האשפה, אולם זאת עדיין לא סיבה מספקת כדי לסכן את ידיו וזרועותיו של עמיתך באניה.

להבא, אם נרצונך להפטר מבקבוק ריק השליך אותו שלם לפח האשפה. חברך שיטפל באשפה סיכוייו להיפצע יפחתו.

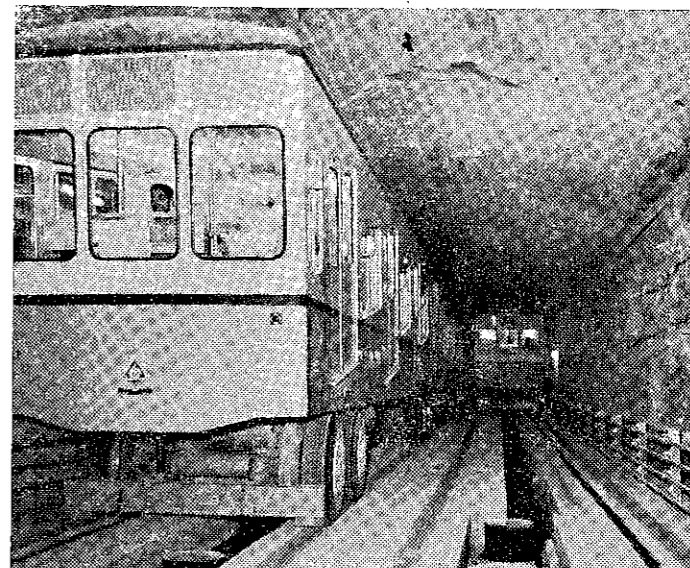
הבטיחות קודמת לכל

חדשות בתמונות



אחת שהגיעה ←

המשאית "כרמל" שנצטרפה לאחרונה לצי הסוחר הישראלי. היא נרכשה ע"י חברת "נתיבי הים התיכון" ומפליגה בקווי הים השחור.

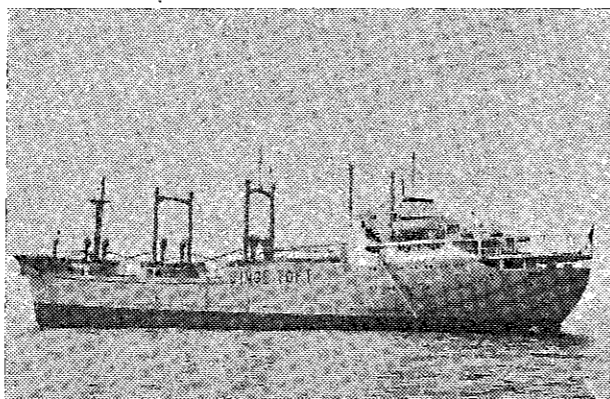
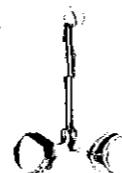


→ בשש דקות לכרמל

בעוד כמה שבועות עומדים להפעיל בחיפה את הרכבת התחתית ה"כרמלית". משך 6 דקות תימשך בה הנסיעה מהעיר התחתית למרכז הכרמל.

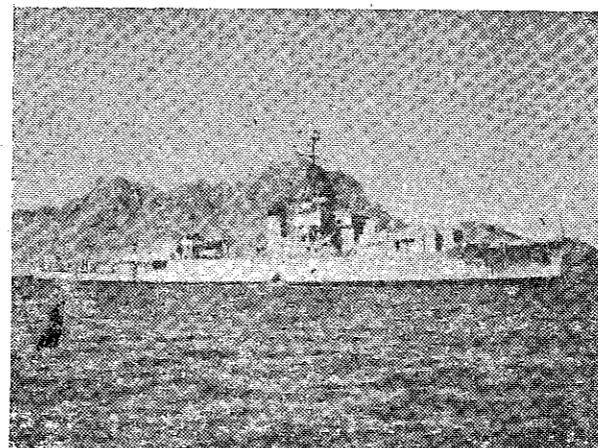
ה"כרמלית" מופעלת כדוגמת "הפוניקולר" שרבים מימאינו מכירים מביקוריהם בארצות אירופה.

ראוי לציין כי מהירות הנסיעה ב"כרמלית" עולה על המקובל בכלי תחבורה כזה באירופה.



→ אחת שנתקעה...

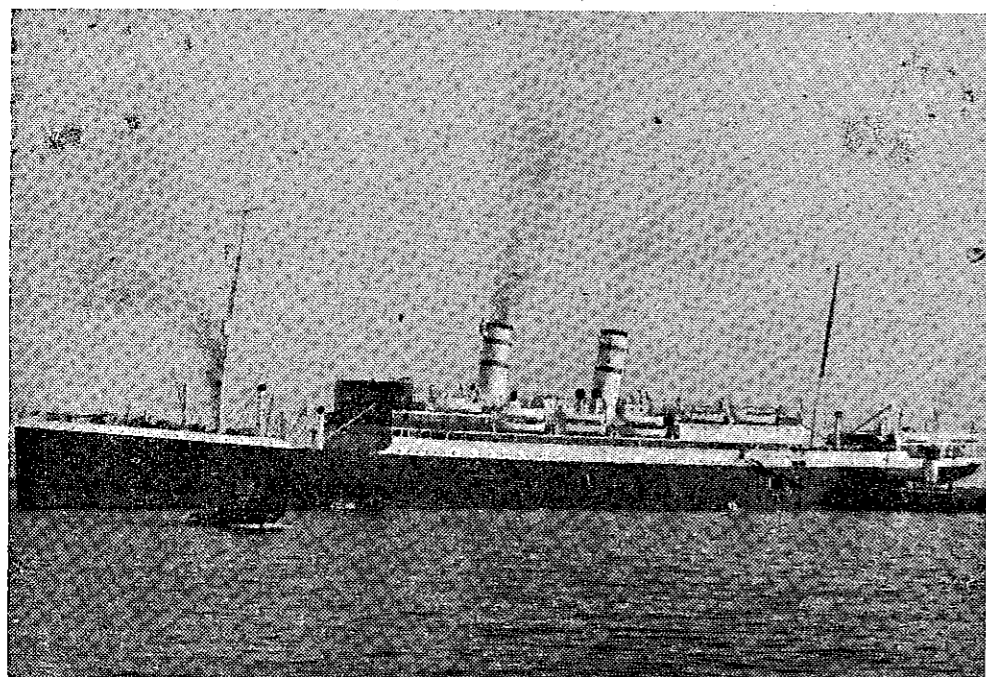
האניה הדנית "אינגה טופט" וצוותה עדיין רתוקים במצרים. המצרים עדיין מתעקשים, אך גם לנו סבלנות, כי בעית חופש השייט עברנו היא שאלת חיים.



← יצוא שנתעכב

ק. 28 וק. 32 הנקראות "מבטח" ו"מזנק", שתי הפריגטות הידועות לרבים מאנשי צי הסוחר שלנו ושירתו בהן ירכשו עליהן נסיון ימי ראשון, נמכרו לחיל-הים של ציילון. הפריגטות בוססו בנמל אילת מאז מבצע סיני.

שתי הפריגטות לבנו בשנת 1944 בקנדה ושירתו בצי הבריטי ועד לסיום המלחמה העולמית האחרונה. בשנת 1949 נרכשו על ידי חיל הים הישראלי וסיימו כזה 10 שנות שרות בצה"ל. לרגל חידוש ציוד חיל-הים נמכרו לציילון.



← ואחת שהלכה...

א.ק. "עליה" לשעבר "ירר שלים", יצאה לפני זמן מה לדרכה האחרונה ותפורק לגרוטאות. אנייה זו היא שפתחה לראי שונה את קו הנוסעים הטרנס-אטלנטי שלנו.



→ ב. ג. בשבח הצי

ראש הממשלה ושר הבטחון מר ד. בן-גוריון הפליג לאחרונה לתופשה בריוויירה הצרפתית ועשה דרכו לשם וחזרה בשתי האניות "ת. הרצלי" ו"ירר שלים".

והרי דברי הערכתו לאניות ולצוותיהן:

"אני סבור — אמר — כי אנו יכולים להתגאות בצי שלנו. היתה זו הפלגתי הראשונה באניות-נוסעים ישראליות ואני שמח לציין, כי הנקיין והשרות באניות אלה הוא יוצא מהכלל. השתאיית והתפלאתי מהשרות כאניות ומעבודתם הנפלאה של אנשי הצוות".

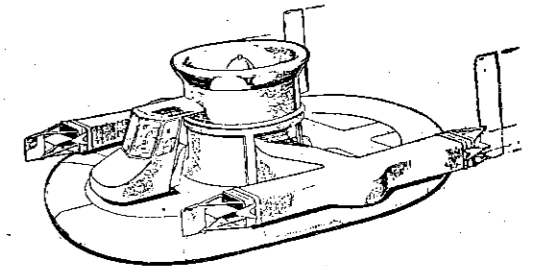
בתשובה לשאלה אחרת אמר, כי לא סבל ממחלות ים לא בהפלגה זו ולא בהפלגות קודמות. פרט לפעם אחת בעת שעבר את תעלת לאמאנס.



הצלחות המרחפות הופיעו

בשנת 1953 גילה מנהל בית חרושת לסירות באנגליה, ס. קוקרל, כי כאשר דוחסים אוויר מתחת לגוף כלשהו מתרומם הגוף הזה קמעה, ואז אפשר להדוף אותו הנה והנה בקלות גדולה.

הוא החל לערוך ניסויים שונים באמצעים הדלים שהיו ברשותו, עד שלבסוף הסבו ניסויים אלה את תשומת לבו של החברה לפיתוח המחקר הלאומי באנגליה, והיא קיבלה את המחקר תחת חסותה. עד מהרה נחתם חוזה בינה לחברת המטוסים "סונדרס רוי" לביצוע התכנון והייצור של הצלחות המרחפות. עתה נודע כי הכלי הראשון המריא וביצע מספר



הצלחות המרחפות.

טיסות מוצלחות על פני הקרקע ועל פני הים. הוא מתרומם על ידי זרם אוויר דחוס הנזרק על ידי מדחף לעבר הקרקע ויוצר "כר" מתחתיו.

מהפכה בתובלה ימית

הצלחת המרחפת אינה מהירה ביותר בהשוואה למטוסים, גדולה אינו עולה על 10 מטרים, והמנוע המורכב בה הוא רק בעל 450 כוחות סוס. אך בכל זאת, היא מבשרת מהפכה גדולה בתובלה הימית. ספינות המשא הרגילות המהלכות עתה בימים, אינן יכולות לשוט במהירות העולה על 20 קשר, בערך, שכן המים יוצרים התנגדות גדולה לגופים הנעים בתוכם. הצלחת המרחפת אינה מוגבלת על ידי התנגדות זו, שכן היא רק מרחפת מעל המים. מהנדסים שונים כבר רואים בחזונם צלחות-ענק נושאות אלפי נוסעים כשהן מרחפות במהירות גדולה של מאה קשר על פני המים.

ספינות אלה יהיו נוחות מאד להטענה ולפריקה שכן לא יצטרכו לנמלים כלשהם. הספינה תרחף אל היבשה ותנחת על הקרקע בכל מקום שהקברניט ירצה בכך.

טיסה נוחה

הטיסה ב"צלחות המרחפות" תהיה נוחה ביותר, שכן הצלחות מרחפת מעל הגלים, ואפילו הגבוהים בהם אינם נוגעים

בה. משום כך היא יציבה מאד ואינה נתונה לנדנודים כספינות הרגילות.

אפילו יקרה קלקול במדחסי-האוויר תרד הצלחת אל פני המים ותשהה מעליהם עד שיתוקן הקלקול ואז תוכל להמשיך בדרכה.

אנשי חברת "סונדרס רוי" מביאים בחשבון כבר עתה שימושים נוספים ל"צלחות", כלי רכב כאלה יוכלו לשמש לתחבורת נהרות, למעבר על פני מישורי ביצות, ואפילו במי-שורים מדבריים.

מכונות ללא גלגלים

ואולם, לא רק באנגליה עוסקים במחקר בתחום "כרי האוויר", גם בשווייץ מצוי מהנדס העוסק בכך, ואילו בארצות הברית מתכננים המהנדסים של חברת "פורד" מכונות ללא גלגלים, שמהירות נסיעתה תהיה גדולה ביותר.

בעוד שנים מספר, ייהפכו כלי רכב דמיוניים אלה למציאות ויקלו בהרבה על קשרי התחבורה בעולם.

כיצד לקלף תפוחי אדמה?

טוראי עקשן בצבא ארה"ב היה עד כדי כך בטוח שהשיטה בה נהג לקלף תפוחי אדמה היא הטובה, שגילה נכונות לעמוד במשפט צבאי כדי להוכיח את שלו. ומסתבר, כי בית המשפט לא רק שמצא כי הטוראי אנדרו גוד, אינו אשם בהשמדת רכוש ממשלתי בודון, אלא שפסק גם, כי הוא מקלף תפוחי אדמה טוב יותר מהאחרים הישירים שלו.

הטוראי הואשם על ידי מפקד הפלוגה שלו באי-מילוי הוראות הצבא הנוגעים לשיטה הנכונה לקילוף תפוחי אדמה. הטוראי העדיף להשפט בפני בית דין צבאי מלקבל את העונש שהטיל עליו מפקדו: שתי שעות עבודה קשה ליום, למשך 14 ימים.

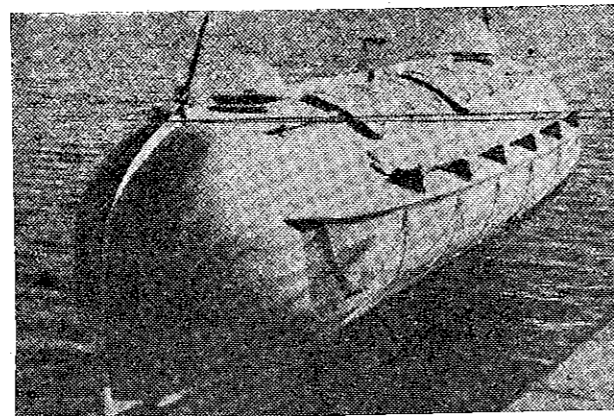
כדי להוכיח טענתה, הציגה התביעה קערה מלאה של קליפות תפוחי אדמה, פרי עבודתו של גוד משך חודש ימים.

מטעם ההגנה העיד רב סמל המשק אשר סיפר כי גוד השתמש בסכין ולא במקלף, ועל כן בצע את עבודתו ביתר יעילות.

במקום נשקל החומר שנקלף לפי שיטת גוד, ולאחר מכן בשיטה המקובלת בצבא ונתברר, כי קליפותיו של הנאשם שקלו פחות.

סירת הצלה אטומה

סירת הצלה שכולה אטומה נגד מים ועשויה מפלסטיק תוכננה ע"י מהנדסים גרמניים. באם תוכיח הסירה עצמה למעשה, אזי תהיה זו סירת ההצלה המוגנת והבטוחה ביותר. בצידי הסירה בחלק העליון, 4 דלתות הזזה הניתנות לחסימה הרמטית. הסירה אטומה בפני מים בים הסוער ביותר.



יוארך הרציף בנמל חיפה

רציפי נמל חיפה יוארכו ב-528 מטר — הסכם על כך נחתם עם חברת "דונקרואו" ע"י משרד התחבורה.

מאז קום המדינה הוארכו רציפי נמל חיפה ב-800 מטר. השטח בו יבוצעו העבודות הוא ממול לדגון, בכיוון לבת גלים. התכנית כוללת בניית רציף למנופים צפים וסירות הגרר, ותושלם תוך שנתיים.

נמל הדיג עובר לקישון ספינות הדיג עובדות את נמל חיפה ועוברות לרציף הדיג החדש בקישון.

אולם הנוסעים החדש החודש יוצא המיכרוז להקמת אולם הנוסעים החדש. בשלב ראשון תיבנה קומת הקרקע בלבד.

ר/ח אמריקאי למאסר בטורקיה

רב חובל של אגיה משא אמריקאית, נידון לאחרונה על ידי בית דין טורקי להמישה חודשי מאסר, בעקבות התנגשות שאירעה בנמל איזמיר ב-1957. שני קציני צי הסוחר הטורקי נידונו אף הם לתקופת מאסר דומה בגלל אותה התאונה. בה ניספו שני אנשים.

התאונה אירעה ב-3 בפברואר 1957, כאשר ה"הוול לייקס" התנגשה באנית הנוסעים הטורקית "איזמיר", שטבעה כתוצאה מההתנגשות. 250 נוסעים ניצלו.

בהודעה שפורסמה על ידי העתונות הטורקית לא נאמר אם רב החובל האמריקאי הנס ג. בק מהוסטון היה נוכח במשפט, או שהוא נשפט שלא בפניו.

ימאי שנדיה נגד ההסגר בסואץ

איגוד הימאים ועובדי התעבורה בש"בדיה, הגיש תזכיר למשרד-החוץ השבדי ובו הוא מוחא על הפגיעות בצי הסוחר הבינלאומי המתבטא בהחרמת מטענים מכל אניה הנושאת מטען ישראלי. התזכיר דורש ממשרד-החוץ לעשות צעדים לשמירת האינטרסים של הספנות הבינלאומית.

בתזכיר נאמר, כי צעדיו של נאצר אינם עולים בקנה אחד עם אמנת 1888, בדבר מעבר חופשי בתעלת סואץ לכל האניות בימי שלום ומלחמה.

בריטניה מזיינת אניות סוחר

יותר מ-900 אניות סוחר ואספקה בריטיות צויידו במכ"שירי-התגוננות מפני סכנות המלחמה האטומית. פרטים מספר על כך נמסרו מטעם האדמיראליט הבריטית בימים אלה. לפי מקור זה מתברר כי אניות-הסוחר הניבנות כיום מצוידות במלאי תותחים מהירי אש, נוסף על מכשירי-הגנה בפני מוקשים מאגנטיים.

החימוש נעשה על-ידי-שבון הצי הבריטי, והפעולה מבוצעת באמצעות הוועד המיעץ להגנת השייט, אשר סגן ראש-המטה של הצי המלכותי הוא היושב-ראש בו. צעד נוסף של הוועד הוא הכשרת הצוותות של אניות-הסוחר בהפעלת מכשירי התגוננות אלה.

כך, למשל, סיימו אשתקד 400 קצינים ואלף אנשי צוות קורסים דו-שבועיים כאלה בבסיסים שונים של הצי הבריטי. במסגרת אותו מבצע נערך מיפגן, בו הציגה האדמיראליט את צרכיהן של אניות הסוחר במקרה של מלחמה אטומית.

האחריות להתנגשויות בים על בעלי האניות

אישור לכך שהאחריות למספר הגדל והולך של התנגשויות בלב-ים יש לזקוף על בעלי האניות, ניתן ע"י דובר הסניף האמריקאי של האי. טי. אף. הוכח אמר הדובר, כי רבי החובלים נדרשים לא אחת ע"י בעלי האניות לפתח מהירות בניגוד לחוקי התנועה בים, כדי לקיים זמני הנסיעות שתוכננו. רבי חובלים שלא נענים לדרישות, עלולים להיות מפורטים מתפקידם, ובכל זאת כאשר מתנגשות אניות, רק רבי החובלים נדרשים לתת הדין.

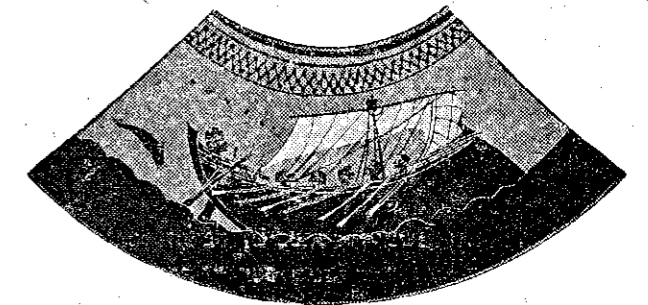
אותו דובר טען, כי במקרים מסוג זה חדל רב החובל להיות המפקד האחראי, הואיל והוא נמצא תחת לחץ אנשי החברה בתוך המצויים עליו לנהוג בניגוד לחוקי התנועה. כמו כן גינה הדובר את העובדה שקצינים ורבי חובלים סומכים בצורה מופרזת על הראדר, או שאין להם ההסמכה המתאימה לטיפול בראדר.



אניות סוחר של יוון

האגן המזרחי של הים התיכון היה הרקע להרפתקאות ולמס-חר של היוונים. המחצית הראשונה של האלף הראשון לפנה"ס. היתה תקופה אגדתית עדיין, על אף שבאותה העת התיישבו היוונים באנטוליה, בחופי הים השחור וכן גם בדרום איטליה, שהיא "יוון רבתה". מעטים מאד השרידים הארכיולוגיים היכולים לגלות טפח מעולם תוסס זה, גם הסופרים לא יספקו את סקרנותנו. הסידוס (700 לפנה"ס) מזכיר כבר את הספנות כאחת מאבות המלאכות של היוונים בצינו ענף זה כמקצוע נחות. לא ראוי לאצילים בעם. מאז הומרוס ועד תקופתו של סופר זה לא עברו ימים רבים. גיבוריו של הומרוס הם הרפתקנים עזים ביבשה ובים והספנות בעיניו נחשבת רק כמעשה אביר רב פעלים. הסוחרים לעומתם הם כולם פניקים שחומי עור, שמוסרם מפוקפק, הנוטלים כל הבא ביד ואינם נרתעים אף משוד אדם לשם השגת "סחורה" לשוק העבדים.

השקפת עולם זאת נשתנתה שנוי יסודי לקראת המאה ה-6 לפנה"ס. שנויים אלה סבירים הם, שכן אניית הסוחר מופיעה כאלמנט קשוח על גבי אגרטים, כלי חרס למיניהם משמשים לנו עד היום מקור ראשוני במעלה בחקר ימים עברו.

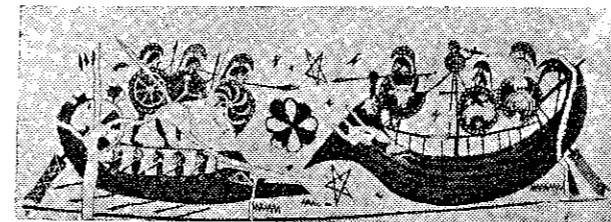


ציור על גבי אגרסל (סגנון סוחר על גבי לבן)

אניית הסוחר הראשונה בתולדות יוון מופיעה כקישוט על אגרטל וצבעו שחור על גבי לבן, כפי הסגנון של הומנים הללו. ביוון הופעת מוטיב זה מוכיחה את התענינות הצבור באניות הסוחר, שבאה ללא ספק בעקבות עליית קרנו של המסחר. בני האצולה החקלאית נעשו בעלי אניות, והמסחר הימי קידם את כוחה של העיר-המדינה היוונית. ראייה לכך, כי דוקא בערי המסחר שבאנטוליה, ביוון, באיטליה ובסיציליה נתהוו מרכזי תרבות הרוח והטכניקה. העולם הקולוניאלי היווני

קיים קשרים הדוקים עם המטרופולין ובכך נשבר המונופול הפיניקי בים; על כל פנים באגן המזרחי של הים התיכון.

מוצא האגרטל של אריסטונותוס, הוא מהתקופה שלאחר זמן הסגנון הגיאומטרי המאפיין את המאות הראשונות באלף הראשון לפנה"ס. בציור מתואר קרב בין שתי אניות, האחת היא אניית סוחר והשנייה אניית מלחמה. משמעותו של המחזה אינה נהירה לנו כיום. הסברות האפשריות הן, שפירטים התקיפו אניית סוחר, או אניית משמר נתקלה בפירטים, ששוטטו באניית מפרש. אניית המלחמה מצוידת במשוטים, אשר להם הותקנו פתחים מיוחדים בדופן הספינה. כמו כן, גלוי האיל לנגוח האויב, שהוא ראש חיה. קו סיפון אניית הסוחר הוא בצורת קשת כשל רוב האניות בתקופה העתיקה. בירכתיים נראה אפלטון, הוא קשוח אנייה מקובל מאות שנים רבות. (מוצאו כנראה ממצרים?). אניית הסוחר מונעת במפרש המורד בשעת הקרב. בשתי האניות עומדים החיילים על הסיפון בהילחמם עם האויב. מראה אניית הסוחר מרמזת להשפעה פניקית ומצרית, אבל גם אלמנטים מהתקופה הכרתית-מיקנית לא נעדרים בה.



קרב ימי (ציור על גבי אגרסל יווני עתיק)

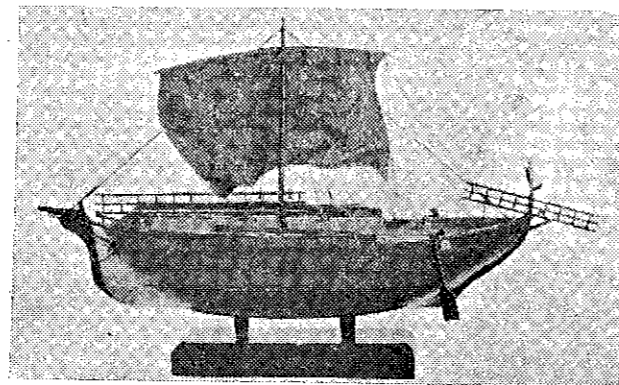
קו הסיפון של אניית המלחמה ישר המקביל לפני המים הרוגעים, אבל לא כן אניית הסוחר. שקו הסיפון שלהן כמעין קשת, הנקודה העמוקה ביותר היא מתחת לתורן ומשם מתעגל כלפי מעלה לעבר הירכתיים והחרטום. אניית המלחמה ארוכות וצרות, בעוד אניית הסוחר רחבות כדי לאפשר את טעינת הסחורה ולהגדיל את יציבותה. משערים, כי יחס האורך והרוחב הוא 1:3 או 1:4. יחס האורך והרוחב משתנה מתקופה לתקופה והוא איננו אחיד תמיד. דופן האנייה חוזק מסביב בחגורה. מעשה זה נלמד מהפניקים ואליהם הגיע ממסופוטמיה. פרט זה ועוד הרבה פרטים נוספים בתרבותה של יוון מוצאם מהמזרח.

מן הנכון הוא, כי טפוסי אניות הסוחר נשתנו שנוי ניכר משך הדורות הרבים בצורתן, בגודלן וכו'. על אף שידיעותינו מועטות בשטח זה, ודאי הוא, כי הטכניקה התפתחה.

גודל האניות

בקביעת גדלן של אניות הסוחר מצינים, ראשית, את יכולת שאת המשא של הכלי, כלומר, מהי כמות הסחורה שאפשר לטעון בה את האנייה וכוסר הפלגתה לאחר הטעינה. לגבי אניית המלחמה נקבע הגודל בימי קדם לפי מספר תופסי המשוט, אלה המשיטים את האנייה בישבם בשורה אחת, ולאחר מכן, בכמה שורות זו על גבי זו; אניות אלה נקראו דירימות טרירימות, שהן בעלות שתיים, שלוש ועוד שורות

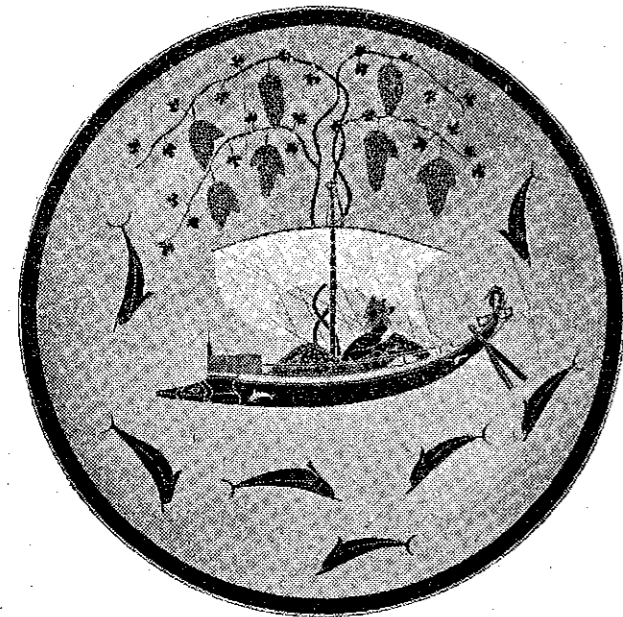
של משוטים. בראשית העת החדשה מנו את מספר התותחים או שורות של תותחים, את גודל אניית הסוחר צינו בימי קדם במשקל המשא שאפשר לטעון או בנפח; המידות הן: טלנטים, אמפורות מדימנים, מודיים, וקירמיות, שהן מדות משקל ונפח. בנדון זה הותירו לנו הסופרים העתיקים אי אלו נתונים היכולים לסייע לנו בתאור גודל אניית הסוחר. תוקי-דידס, כותב תולדות המלחמה הפלופונסית (מאה 5 לפנה"ס), מספר על אניות, שנשאו 13,100 טון סחורות, כלי שיט אלה שרתו בודאי בתחבורה שבין האיים בים האגאי. הם היו בלתי ספונים וכמוהם נמצאים אף היום במוש בשיט החופי של יוון. תוקידידס מזכיר אף אניות גדולות יותר. בשעת ההתקפה על סירקוסי (415—413 לפנה"ס) בנו האתונאים אניית סוחר "גדולה", שצוידה במגדלים נגד מצודות הנמל ועמדות ההגנה שלו, ואילו אניות אספקה וכלי שיט להובלת הצבא נשאו לא פעם משא של 260—270 טון. כן מספר גם הירודוטוס על אניות נילוס ואניות פרת שטעונות היו אלפי טלנטים של סחורה (כל טלנט כ-26 ק"ג). בל נשכח, כי אפילו בתקופת הפריחה של ערי הנזה במאה ה-14, רק אניות מסוג זה עגנו בנמל המבורג. גם הסופרים הרומאים, פליניוס וקיקרו אינם מזכירים אניות גדולות יותר. אבל לעומת נתונים אלה ידועים לנו גם מקרים מפליאים, כגון העברת האובליסק לרומא בתקופת הקיסר קליגולה. משקל האובליסק כ-500 טון. הוא הונח בודאי על סיפון האנייה. לכך הוסיפו עוד 120,000 מודיים של עדשים לשם האזון (כל מודי כ-9 ליטר). משקל כלל המשא היה אפוא כ-1330 טון. אבל יש בפי פליניוס ספורים על אניות ומשאות גדולים יותר.



אניית סוחר יוונית (500 לפני הספירה)

לצערנו אין ברשותנו נתונים על גודל האניות ומשאן מהתקופה היוונית עצמה, אבה בממלכות הדיאדוכים שהן נחשבות כיורשות העולם היווני, נבנו אניות סוחר גדולות, אשר ממדיהן ומשקלן משאן רשומים לנו עד היום. אניית המשא הגדולה ביותר של העולם העתיק היתה ה"אלכסנדריה". היא הפליגה עם משא של כ-1050 טון, שהכיל עשרות אלפי קירמיות של תבואה ודגים ועשרות אלפי טלנט של צמר וסחורות אחרות (כל קירמיה כ-26 ליטר). לשם השוואה תעמוד לנו המפרשית האמריקאית מאמצע המאה הקודמת ה"Great Republic", שנשאה סחורות בשמקל של 3000 טון. שיא הטכניקה היוונית בבנית אניות היה בומן שלטון היארון בסירקוסי, עת פעל ארכימדס (מאה 3 לפנה"ס). בדרך כלל יש

גבול לאפשרויות הבניה מעץ. אנייה שארכה למעלה מ-100 מטר, כבר אינה יכולה לענות לכל הדרישות של ההפלגה בים. לתלמי ה-4 היתה אניית נילוס גדולה, שאורכה כ-100 מטר ורוחבה כ-16 מטר. היא מתוארת כארמון שט, תקופת הדיאדוכים הצטיינה מאד בידע טכני, ועל כך מעידה האנייה של ארבעים שורות משוטים של אותו תלמי ה-4. אורכה כ-140 מטר (?), ורוחבה כ-20 מטר. כלי שיט עצום זה לא יכול להפליג אלא רק במים רוגעים. על מספר הנוסעים יש לנו נתונים, שהם לאו דוקא מן התקופה הנדונה, כי אם כבר מראשית שלטון הקיסרות של רומא. שאול-פאולוס, נסע לפי הברית החדשה, עם 276 איש ואותה האנייה היתה טעונה גם חטים.



מהירות האניות

מהירות האניות של היוונים הצטיינה בהשגים טובים בהשוואה עם זו של המפרשיות אפילו במאה הקודמת. מפי תוקידידס נודע לנו על הפלגה מאבדירה שבחוף תרקה אל שפך הדנובה, שנמשכה ארבעה ימים ולילות. מסע זה לא יודיענו הרבה, כי תנאי המעבר במיצרים מיוחדים הם וההפלגה דרכם לא כבים הפתוח. המרחק כ-500 מיל ימי והמהירות הממוצעת היתה כחמישה קשר. את סיציליה הקיפו משך 8 ימים. לפי עדותו של תוקידידס הפלגה של יום היא 15 שעות. את ההפלגות הקצרות יכלו לערוך אפילו לפי לוח זמנים. לא מעטות הן הדרכים הקצרות הללו; מהאי תאסוס שבצפון הים האגאי נסעו חצי יום עד אמפיפוליס, אשר בחוף התרקי. המרחק 40 מיל ימי והמהירות ששה קשר. מכף אתוס שבחצי האי כאלקידיקה עד האי למנוס נסעה אניית משא כבדה שש שעות. המרחק 32 מיל ימי והמהירות חמישה קשר.

כסנופון מספר על פירטים פיניקיים, שהפליגו מהאי רודוס לצור בשלושה ימים. המרחק 420 מיל ימי ומהירותם

רבי-חובל מרטין קופל ז"ל

לזכר נעדר

התנדב מיד. הוא הגיע ארצה כקצין ראשון של הספינה "קרוליה" וכעבור זמן קצר קבל את פיקודה. משפחתו עלתה ארצה וקפטן קופל הפך ארץ ישראלי.

עם פרוץ מלחמת העולם השנייה שינה קפטן קופל את שפת הפקוד באניותו מגרמנית — שהיתה עד אז השפה הרשית — לאנגלית. בגאווה לבש משך כל המלחמה את מדי צי הסחר הבריטי. אנירתו, כשאר האניות היהודיות, עזרה למאמץ המלחמה של בנות הברית.

עד קום המדינה שרת את חברתו בנאמנות. אחרי 1949 עבר לעבוד בחברת "שהם" ושרת בה עד הסוף.

תחת פיקודו למדו את מקצועם רבים מאלה שעומדים כיום בראש הצי שלנו. מי לא התחיל את הקריירה שלו אצל קפטן קופל? רב חובל פרוידנברג, רב חובל אקדיש, רב חובל הילב, רב חובל יוחנן כהן, רב חובל אורי שגי; ודאי שכחתי לא מעטים ואחרים לא ידועים לי. כלנו קללנו בזמנו את ה"זקן" — ולמדנו ממנו יום יום.

הוא היה קשה לפיקודו — או בכל אופן היה נדמה לנו אז כך — ורדה בנו. לא ידענו או לא רצינו לדעת שהוא היה בין אחרוני הימאים שהתחנכו בספינות הלימוד הגדולות, שהפליגו בכוח המפרשים בלבד סביב כיף הרוץ. שם עוד דגלו בסיסמת "אנשי הברזל על אניות העץ".

מטבעו ראה קפטן קופל כ"פניוק" כל מה שאנחנו חושבים ל"התקדמות סוציאלית". כמה נלחמנו אתו על שפירי תנאי החיים באניות דאז. הוא התנגד לנו מתוך רודנות, — או מחשש שמא לא יקום דור ימאים של ממש?

ניפוחתיו היו קשות. מי לא זוכר את הצעקות של הזקן לפני ארוחת בוקר? אך האם האניות אשר היה הוא מפקדן לא התנהלו כהלכה? האם אלה מנערינו שנפגעו אז כל כך קשה לא הפכו בינתיים גם הם ל"זקנים" אשר הצוות משתדל שלא לפגשם לפני כוס הקפה בבוקר?

הציניות שלו, לעתים, היתה פוגעת ביותר. אך האם הוא הצליח בנו בלשונו בכדי להעליבנו — או דוקא להלהיבנו? אנחנו זוכרים אותו היטב. אנשינו לומדים מאתנו, שומרים את הספורים הישנים ובלא-יודעין מקבלים חלק ממה שהוא הוריש לנו — והם ימסרו את הלאה.

תקוותי שהספורים ימשיכו לסוב על גשרי האניות הישראליות, ואם בעוד שנים יגיד ימאי לימאי: "שמעת את הספור הזה על קופל?" ולא ישאלו: "מי היה קופל?" ינות בקברו במנוחה.

עמנואל קלמפר

בחודש זה קברנו את רב חובל מרטין קופל — אך הוא מת כבר לפני שנים. הוא מת באותו יום בו בריאותו המתרופפת אלצה אותו לעזוב את אניתו האחרונה. חייו היו עברי-דתו, ההפלה בים.



היה לי הכבוד לשרת בפיקודו בתפקידים שונים: מנער ספון ועד קצין ראשון. מהיום הראשון בו פגשתי, בר משרדי החברה בפורט סעיד, בקשר בינינו קשר אישי. מאז אותו יום ב-1944 ועד שראיתי לאחרונה, בשנה שעברה, בית החולים, נסיתי להבין את מהות האיש — ולא הצלחתי.

חייו היו מלאי פרדוכסים. הוא נולד במרכז יבשת אירופה: בסקסוניה שבגרמניה. בן לבנקאי יהודי בדרזדן. הוא בחר בתור מקצוע את הים, דבר, שכמעט ולא ניתן היה להשגה לנער יהודי בתקופה ההיא.

הוא התחיל את דרכו בחברת אניות הנוסעים הגרמנית נורדויטשר לוייד. רק הגיע לקצונה וכבר מצא עצמו במחנה שבויי מלחמה בארה"ב. היה זה בתחילת מלחמת העולם הראשונה. השנים בשבי השאירו עליו את חותמן, ואגב למדוהו את השפה האנגלית שהפכה לשפתו השנייה.

אחרי המלחמה חזר למולדתו ההרוסה והיה בין רבבות מחוסרי העבודה. בקושי מצא עבודה — בתור רואה חשבונות בחברת הגאוו של העיר פרנקפורט. הוא נשא אשה, תוליד בת והשתכר בכבוד אך לא היה מאושר בחיי החוף.

כאשר ב-1934 קראה הגב' בורכרד לקציני ים המוכנים לשרת באניותיה המפליגות למזרח התיכון ולארץ ישראל,

שמות האניות

אניות המלחמה וכן גם אניות הסוחר נשאו שמות אשר נלקחו משטחי החיים השונים. בתקופה היונית הרבו להשתמש בשמות נשים, אבל נקראו אניות גם בשמות גברים והירוסים (גבורים מיתולוגיים). כגון: פגוס, איזיס, קנטאורוס וכו'. רגילים היו עוד שמות גאוגרפיים כגון: אירופה, סירקוס, צידון, טאורוס וכן גם אלכסנדריה, שהיא נזכרה לעיל כאנית הפאר של ימי קדם. מסורת מתן שמות זאת נשתמרה עד ימינו ובכנסי העבר הללו נתקלות עינינו אף היום בבקורינו בנמלי העולם.

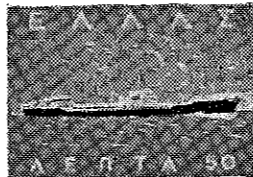
אומנות בנית האניה מלאכה נכבדה היתה בקרב היונים ולפי עדות הסופרים נשגבה היא על כל סוגי מלאכת כפיים.

ד"ר שש מאיר

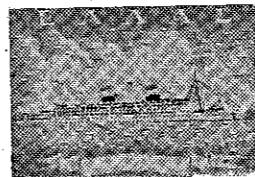
הבול הימי

טריה מפוארת של בולים ימיים הוצאה על ידי יוון. בין האניות המופיעות בסדרה, אנית הנוסעים קוין פרדריקה, מיכלית של אונזים וספינות יווניות היסטוריות.

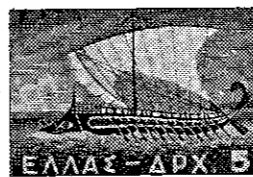
בולי ים יווניים



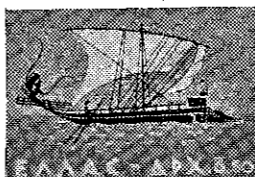
מיכלית של אונזים



קוין פרדריקה



הארגו



ספינה מתקופת האבן

אליהו הצרפתי

היתה ששה קשר. הירודוטוס מזכיר מדה אחרת של המרחק והוא הסטאדיון. אך היום אורכו אינו ידוע והוא מ-160—210 מטר. על הפניקים מסופר, כי דרכם מקרתגו עד עמודי מלקרת (גיברלטר) ארכה שבעה ימים ולילות. המרחק 840 מיל ימי והמיהרות חמישה קשר. ההפלה בשובם לאורך חופי אפריקה הצפונית היתה מהירה יותר, כי זרם ים ורוח מערבית סיעו לא מעט בהחשת דרכם.

כל הדוגמאות דלעיל מעידות על כך, שהמהירות הממוצעת בימי קדם היתה 4—6 קשר. לשם המחשת מהירות זאת יעמוד לנו החשבון, שאילו הפליגו המפרשיות של היונים בימי קדם באוקיינוס האטלנטי, הרי נסיעתם מאמריקה לאירופה היתה צריכה לאורך כ-20—21 יום. כמובן, נסיעה משוערת זו, כמו ההפלגות הסדירות שלהן בים התיכון היו מותנות בתנאים לא מעטים. הם נאלצו להתחשב בכוח הרוח, במצב פני המים וכו'. המפרשיות המהירות של המאה הקודמת כמו הקליפרים לא עשו ביממה דרך ארוכה מ-300 מיל ימי בממוצע ולהם היתה מערכת חיבל מסובכת ביותר.

בחודש ינואר 1958 הופיעה טריה של בולים ימיים שנמכרה יום אחד בלבד. בבולים שלפנינו רואים התפתחותה של הספנות היוונית מימי קדם ועד עתה.

הבול עם הערך של 1, היא אניות הנוסעים הנודעת בשם קוין פרדריקה. הבול עם הערך של 50, היא אחת ממכי-ליותיו הרבות והחדישות של יבול חברת הספנות הפרטית הגדולה ביותר בתבל, הוא אונזים הידוע. חלק מאניותיו שט בדגל יווני וחלק מפליג בחסות דגלי הנחיות. מיכליות רבות משל אונזים מני-פוח דגל ערב הסעודית. הבול בערך של 3.50, הוא דגם ספינה יוונית מתקופת האבן.

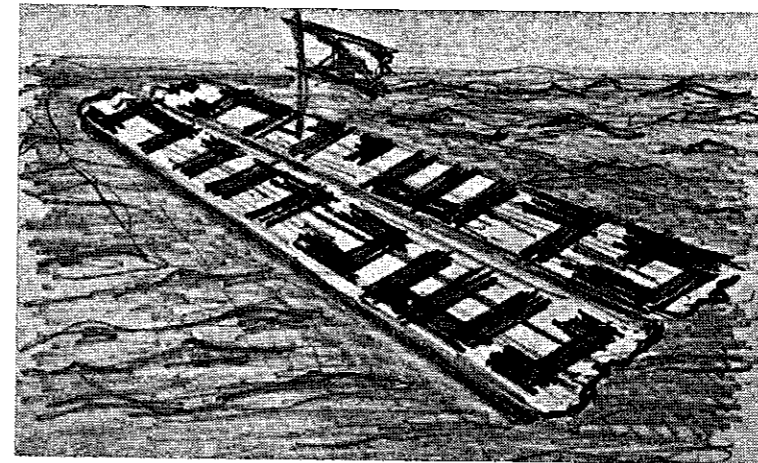
הבול בערך של 5, היא הספינה מה"מיטולוגיה היוונית האגרו", דגם ספינה זו נמצא במחיצתו הימי בחיפה.

בתחילת שנה זו הוציא הדאר היווני טריות בולים של נמלי יוון, עם ערכים גבוהים. הסריה נמכרה כולה תוך זמן קצר בסניפי הדאר, ולכן מחיר הבולים הוא במיוחד גבוה.

על נמלי יוון בגליונות הבאים.

לתולדות הספנות העברית

מאמר רביעי בסדרה על צעדיה הראשונים של ספנותנו:



הספינה „עמנואל“

בנמל הכלגי באנטורפן, התאספו בשנת 1930 מספר בחורים מארץ ישראל ותכננו רכישת מפרשיה עם מנוע עזר חזק שתתאים לשיט בחופי הארץ, הקבוצה כללה את יריה גרבנוב, היוזם והרוח החיה של התכנית וכמו כן אח בנימין לוין, יחזקאל ירדן, רוזין ואחרים.

אותה תקופה למדו גרבנוב ולוין בבלגיה במכללת לימאות. אחת לשנתיים יוצאים חניכי בית ספר ימי זה להפלגות בשתי מפרשיות מפוארות: לזורים הלומדים בבית הספר לא ניתן להשתתף בהפלגות בגלל מספר המצומצם של מקומות.

השאפה ליהפך יורדי ים לא נחלשה על ידי הגזירה, אריה גרבנוב הפליג באניה הבלגית „לייס“ והשאר באניות אחרות.

בסוף 1931 חזר אריה גרבנוב ארצה כשתעודת סמיכות של בית הספר הימי בכיסו, הוא וחבריו החליטו להגשים את חלומות הנעורים. אחר טיפול ממושך וקשה, הצליחו להשיג כסף הנדרש לרכישת הספינה. ב־1935 קנה אריה גרבנוב בדניה ספינת מנוע עם מפרשי עזר בתפוסה של 120 טון, וחבריו הניפו דגל עברי על תורגה של הספינה והפליגו בה לאנגליה.

הסוף המר

במקרה הייתי בלונדון כשהספינה הגיעה לסאוטהמפטון בדרכה ארצה. כעבור מספר שנים ספר לי ימאי יהודי בשם פאול קריגל (הוא נספה במלחמת העולם השנייה בחופי המזרח של ים התיכון, כאשר ספינה בדגל א"י בה שרת, טובעה ע"י האויב) כי הוא הצטרף כשכיר לצוות של הספינה בפיקודו של אריה גרבנוב, אך כעבור זמן קצר החליט לא להפליג בה הואיל ולפי דעתו לא היה כלי שיט זה כשר להפלגה כה ארוכה. אך אזהרותיו לא השפיעו כנראה על הבחורים מלאי המרץ והרצון להקים צי יהודי.

בהיותם בסאוטהמפטון נפגשו עם נציגי הקהילה היהודית ולהפלגת הספינה ניתן פרסום רב. הקטע הבא שתורגם מעתון לונדוני מסביר שלמעשה הפליגה הספינה לים בלי דגל שהוכר על ידי החוק הימי הבין-לאומי.

„כזה שהתנוסס מועל לתורן היה דגל ציוני, זה הדגל המפורתי של הגזע והיהודי מתקופת קדם. דגל זה אינו מוכר רשמית כיום.“

הסוף היה טרגי. הספינה „עמנואל“ עזבה את סאוטהמפטון אך לא הגיעה ארצה ולא לנמל מבטחים אחר. לשוא חכו הורים, קרובים וידידים לבואה, או לידיעה כל שהיא על הספינה או על גורל צוותה.

לפי בקשת ההורים התקשרתי עם סוכן „ללויס“ בחיפה שפנה לתחנת „ללויס“ בניברלטר ושאל על גורלה של „עמנואל“. התשובה היתה שלילית. הספינה לא עברה את המיצרים. התקשרנו עם תחנות רבות בחלק המזרחי של האוקיינוס והתשובות היו דומות. לא ראו ולא שמעו על „עמנואל“.

זוכרני ששנים האמינה אם אריה שהספינה נורקה לאי בודד, ויבוא יום והיא תקבל ידיעה על בנה. האבידה היתה קשה. אריה היה בחור נפלא, ימאי טוב וציוני נלהב. הוא הצטיין בלימודיו והיה חביב על כל חבריו הרבים ומכרייו. אתו טבעו בנימין לוין, עוזרו וחברו, רוזין אשר היה מכוון הספינה ועוד שלושה בחורים שמתוהים איני זוכר.

אנית קיטור „כרמל“

כאשר עליתי לאניה „נגבה“ אשר תפסה חלק ניכר של הרציף בנמל חיפה, ובקשתי מאת ר"ח — א. חודרוב לספר לי על תולדות א. ק. „כרמל“, נענה הוא ברצון לבקשתי והוציא אלכום עם תמונות של כלי שיט אשר עבד או פקד עליהן. ביניהן היה גם צלום של א. ק. „כרמל“.

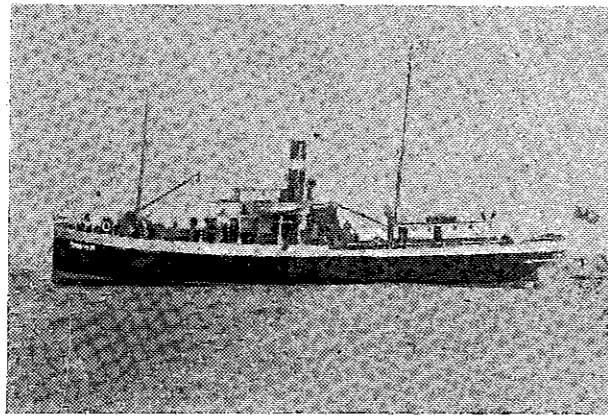
ב־1932 נוסדה בתל-אביב חברת אניות חדשה ומייסדיה היו: מר א. ישראליתן (ז"ל), מהנדס ע. טובים (ז"ל), בלגי — (לא יהודי) ואן רוביס (ז"ל) ורב חובל חודרוב (יבדל לחיים ארוכים). החברה נרשמה כחוק, הדפיסה תקנון, ציינה לעצמה תכנית פעולתה, וקבעה דגל החברה — מלבן לבן כחול.

כל אחד מהמשתתפים בחברה הכניס לבנק סכום כסף בהתאם ליכולתו וכעבור מספר שבועות נשלחו שני נציגים ליוון. הם רכשו בפיראוס אניה מיושנת בסכום של 800 לירות

פלשתינאיות. תפוסתה היתה כארבע מאות טון, ומהירותה רק ששה קשר.

האניה הניפה דגל פלשתינאי ובמשך חצי שנה הפליגה במזרח הים התיכון. בין ארבע עשרה אנשי צוותה היו ששה יהודים ושמונה זרים.

הוצאות הפעלתה של האניה והחזקתה היו גבוהות מאוד עקב גילה וביחוד אם להשוות הוצאות אניה זאת עם הוצאות מפרשיות ערביות אשר הפליגו באותו הקו.



ר/א „כרמל“

גם מחירי ההובלה היו גמורים וקשה היה להתחרות עם המפרשיות. לא היה הון חוזר מספיק לביסוסה של החברה ורכישת שווקים ולקוחות קבועים ובטוחים. כתוצאה מכך הפסיקה החברה את פעולתה כעבור ששה חדשים, מכרה את „כרמל“ בסכום של 400 לירות והתפרקה. „העשירים“ בין

בעלי החברה התגברו על ההפסדים הכספיים ללא קושי רב. אך ה„פחות עשירים“ שלמו את חלקם משך שנים רבות.

לפני מספר שנים פניתי לא. ישראליתן ובקשתי לספר משוה על העבר הקצר של „כרמל“. בדיקנות האופיינית לישראליתן, ענה לי ללא דחוי במכתב אשר אני מצטטו במלואו:

„ה. הים היקר,

נכון הדבר שהייתי אחד מבעליה של „כרמל“ וברצון אמטור לך פרטים שבקשת.

א. התפוסה של האניה היתה 400 טון ברוטו והשטח של החברה „שרות ימי ארץ-ישראל“

ב. אניה זו עבדה בקו מצרים ארץ-ישראל, לבנון, קפ-ריסין בשנים 1932—1933.

ג. סיבת הפסקת העבודה היתה חוסר האפשרות לאזן את התקציב בגלל הוצאות גדולות, לעומת הכנסות לא מספיקות. ההוצאות הגדולות נגרמו על ידי זה שהאניה היתה ישנה ודרשה דלק רב וצוות גדול.

ההכנסות היו קטנות בגלל המשבר החריף אשר קיים היה בשנים האלה בספנות וההתחרות בקו זה של ספינות מפרש ערביות ואניות יווניות, שהיו עובדות בתנאים ירודים ביותר. היו משלמים אז בין 4 ל-5 שילינגים והמפרשיות היו נוסעות אפילו ב־3 וחצי שילינג ופחות מכך.

שלך בידדות, א. ישראלייתן

הבטיחות קודמת לכל

הצלילה אינה מסוכנת...



הספורט והנפוץ של צלילה, אינו צופן בחובו סיכונים מרובים מהצפויים. נניח לשוטף כלים באנחת משא.

בעוד שהצולל למימי הים נוטל על עצמו סיכון שהוא מביאו בחשבון בדרך כלל, הרי שהסכנות בהן נתקלים באניה, כאות לרוב כאפתעה ומקורן כרשלנות.

קערה מלאה בחלקה מי קצה, חנה הזמנה לאסוף. לעיתים קרובות ממימים אנשים לקערה ספלים מלוכלכים בחושכם שכך הם עוזרים לשוטף הכלים. אך למעשה, ברוב המקרים נשבר כלי הזכוכית או החרסית בתחתית הקערה והעובר בבנו לשטוף את הכלים, מכניס ידיו לקערה ונמצע בשברים.

הסיום כמרסאה או אף כבית החולים.

בכל פינה ופינה באניה אורכת סכנה לצוות.

אל תוסיף בחוסר זהירות ורשלנות.

נהג בזהירות ותיה.

תחיתה המוזרה של ה"פריגוריק"

מאת רוברט דה לה קרואה

ב־19 במרץ 1884 אסף ערפל כבד את חופיה הצפוניים של צרפת. אניות רבות הפסיקו מהלכן והפעילו את צופריהן בעוד שאניות אחרות המשיכו להפליג, בהאיטן את מהלכן. גורלן של שתיים מהאניות שהמשיכו בהפלגתן העוררת נחרץ. האחת היתה ה"ראמני", מובילת פחם אנגלית מקארדיף שהיתה בדרכה לנמל להירושל, והשניה ה"פריגוריק". האניה הצרפתית הראשונה שנשארה ציוד קרור. לאניה זו עבר בולט. מאז הפלגת הבכורה שלה לארגנטינה, שמונה שנים קודם לכן, בעת שרוב רובם של תושבי מונטיבידיאו עברו בסך לחיות בחלונות חדר האוכל שהציג נתחי בשר לדוגמא. היא חזרה מהנמל הספרדי פאסאג'ס בדרכה לרואן. לפתע נדמה היה לאנשי התצפית שעל ה"פריגוריק" כי שמעו קול צופר, אך לא יכלו לודא את כיוונו. הקול, נשמע ממרחק, אולם מפאת הערפל הכבד לא ניתן לקבוע מקומו.

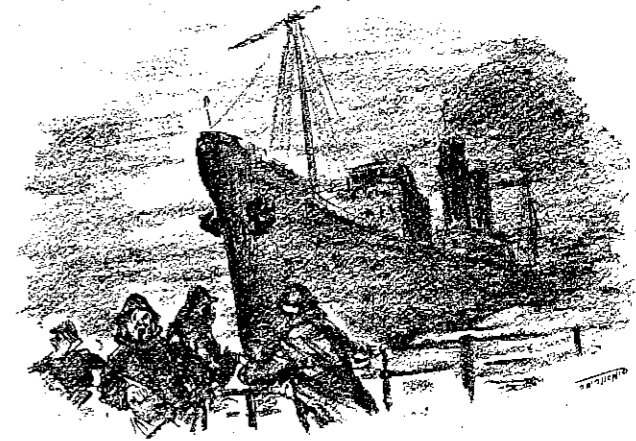
ה"פריגוריק" השמיעה את צופרה שלוש פעמים להזהיר את המטרד הבלתי נראה. כל הצוות הקשיב בדומיה. הם הרגישו שהקול ששמעו כביכול לא היה ולא נברא, הואיל ושקט מוחלט השתלט על הים.

ה"פריגוריק" הדמימה מנועיה, והמשיכה בקורס שלה במהירות שלושה קשר, אך לא לזמן רב. שוב שמע הצוות קול צופר, מאין הוא בא? לא נותר לה אלא לחכות.

צלצולי פעמון ה"פריגוריק" לא פסקו מלפעול ואז לפתע לא נותר כל ספק. קול צופר נשמע קרוב מאוד לחרטום, מלווה ברעש מכונות. בעוד שמורא גדול מילא את האויר המעורפל, הרגיש כל פרט מצוות ה"פריגוריק" כאילו הוא שומע פעימות לבו הוא, המכים בריתמוס נרגש של בהלה. שקט הושלך, ושוב נאלצו לחכות. מאן דהוא זעק במרחק שלישי מאורך האניה, הזדקרו מבד לערפל, גוף שחור, תורן וארובה ולבסוף גוף אניה, ישר מולם.

אחד הימאים צוח "הסב האניה ימינה". כל הצוות נשאר תקוע בעמדותיו, אפוף אימה.

האניה המזורה התקדמה הלאה. דבר לא יכול היה להעשות למניעת התנגשות. למרות זאת טובב ההגאי את



ההגה סבוב מלא. בעוד היצור השתור הולך וגדל, ומתקרב בדממת מות.

לפתע פנתה ה"פריגוריק" שמאלה ונעצרה. לבסוף הגיע לאוני הימאים קול נפץ חזק מלווה חבטות אדירות, חריקת קמטי דפנות האניה, קולות שבר, ובסיום הדי רגליים בורחות. החבטות עלו וקרעו את שלד האניה מלמטה כשהן מהולות בצעקות: "המכונות מוצפות".

ה"פריגוריק" החלה לצלול. רב החובל פקד לנטוש האניה. מתי מספר מהצוות הספיקו לקפוץ לעבר האניה המתנגשת שנראתה בלתי ניווקה ועדיין הילכה קדימה, מנ"תקת מה"פריגוריק" ונמצאת מאחוריה.

דקות ספורות לאחר מכן הגיע כל הצוות הצרפתי בשלום לאניות הקיטור האנגלית שלא ניווקה, בעוד ה"פריגוריק" מתהפכת סחור סחור ונעלמת בערפל.

אין לכם עתה מה לחשוש יותר, פנה קצין בריטי לניצולים, איש טרם טבע פעמיים ביום אחד.

הערפל הלך וגבר וה"ראמני" התקדמה כשני מילין מאז עזבה את מקום האסון. הרוח טרם נשבה והימאים האנגלים נשארו בכוננות.

איני רואה מדוע הם מודאגים כל כך, הפטיר אחד הצר-פתיים. כיון שאיש טרם טבע פעמיים ביום אחד, עלינו להפליג במלוא המהירות ללא דאגה.

איש מהימאים שעמדו לידו לא צחק, הדובר הסתכל בחבריו מבלי לתפוש משמעות דבריו, הכל צפו קדימה לחרטום, גם הוא עשה כמוהם. גוש שחור התקדם, לעבר ה"ראמני".

בתחילה חשב כל אחד כי חושינו מטעים אותו, מאחר ולא נשמע קול אזעקה או פעמון. אולם קוי הגוף הצטיירו בברור — גוף אניה שקטה ואיומה, מוכנה לקטול.

ההגאי של ה"ראמני" טובב את ההגה חזק ימינה, בהשימו את אניתו בכיון מקביל לזה של המטרד 50 יארד ממנו.

הגוף שהלך ונעלם בערפל היה עדיין מעל המים, כששלושה תרנים ו-2 ארובות, הגדולה שבהן פולטת עשן, מודקרים ממעל. הימאים על ספון ה"ראמני" הסתכלו איש ברעהו מבלי להתאמין למראה עיניהם. האניה שכמעט הורידה אותם למצולות דמתה מאוד ל"פריגוריק".

לא יאומן — מלמל אחד הימאים. היו לכן שני הסברים מתקבלים על הדעת. האחד, שהם נתקלו באנית קיטור דומה ל"פריגוריק", והשני שכל הענין אינו אלא דמיון חושים. הסברים אלה סבירים בים בעת שפני המים המחוממים על ידי השמש, מחזירים אור בצורת עננים מוזרים, או ערפל במקרה זה.

על כל פנים היה אדם אחד על ספון ה"ראמני" שלא האמין בתאורית דמיון החושים. אדם זה היה רב החובל. הוא היה בטוח שאניה צצה לפתע בצד ימינו והוא כמעט נגח אותה תהומה, משום שבניגוד לכל ההוראות, היא לא השמיעה את צופרה.

האם היתה אניה זו ה"פריגוריק"? הוא לא חשב כך. הוא הזוהר שאניות מסתוריות שטות בערפל ומונחגות ע"י אנשים שלא דאגו לפרסם את נוכחותם. היה בדעתו להתעכב על נקודה זו בהגישו את הדו"ח, ולהתלונן על כך חריפות.

הוא הכפיל את משמרתיו והגדיל מעט את מהירותו, בצורה שיוכל לתמרן ביתר מהירות בעת הצורך. הוא הרים את צנור הדיבור, אך הניחו מידו. מקהלת צעקות הגיעה לאוזני מהספון "לא! לא פעם גוספת" הדבר בלתי אפשרי. הדבר לבטח מתזה פראי שבא לשגע את כולם. לא ייתכן שתהיה זו שוב אותה אניה".

בכל זאת, היא היתה שם, מעל המים, שלושת תרניה ושתי ארובותיה, הגדולה שבהן פולטת עשן. זו היתה ה"פריגוריק". האנשים השמיעו את שמה בקול, שוב ושוב, ההשתאות עלתה על פחדם. היתה זו ה"פריגוריק" המתקיפה אותם שוב. היא נראתה מטלטלת עצמה לחלק הנפגע ביותר של ה"ראמני", האניה ששלחה אותה תהומה. האניה שהיה בדעתה לנקום בה. "אנו נשיג אותה" — זעק רב החובל.

הוא פקד להטות ההגה ימינה ועל המכונות לסגת. אולם גוף האניה נקם ללא חמלה. נראה היה שדבר לא יוכל לעצור בעדה הפעם, למרות שרב החובל המיואש ניסה לעשות הכל. הפעם היתה היא מועמדת לנצחון ולהרוס את המתנקשת הקודמת שלה.

ה"ראמני" כאילו הרכינה גופה מפני ההתנגחות, אך מאוחר מדי, יללות וזעקות מלאו את החלל בעוד מבנה האניה מתמוטט והמים זורמים פנימה, ממלאים את תחתית האניה וחדר המכור נות בשטפון גובר והולך.

שמה של ה"פריגוריק" נראה בברור מלפנים ומאחור. מבשרת רעות ורוחות ללא נפש חיה על ספונה, היא עלתה ממצולות הים עם צוות צללים, כדי להעלם פעם שניה.

בינתיים החלה ה"ראמני" לטבוע כשהיא נוטה לאיטה מוקפת על ידי תמרות קיטור מהולים בערפל. שתי סירות התרחקו מדפנותיה כשהן נושאות את אנשי שני הצוותות, מאוחדים בשואה אחת.

איש לא פצה פה בסירות. על הימאים עברה טרגדיה כפולה שהיתה מעל להבנתם. הדבר ניפץ את רוחם. יותר מהמות עצמו הם חששו, לראות שנית את האניה שנקמה בהם. רב חובל ה"ראמני" פקד על הסירות לחתור ליבשה הקרובה ביותר, אולם היה זה באותו כוון שהאניה המסתורית — שהאנשים פחדו לקרוא בשמה. נעלמה. הם הכירו תודה גדולה לערפל שעטף אותה בתכריכיו.

כרבע שעה לאחר מכן פרץ אור מבעד לעלטה. הערפל

נמוג, כאילו האסון שקרה זה עתה השביע תאבוננו למראה החרס.

הערפל הלך ונמוג, האנשים בסירות השקיפו בפחד לכל הכוונים. עם חלוף כל דקה נראה האופק יותר ויותר. לבסוף נראה מרחב ריק של ים משוכך ברוח קלילה.

אולם היא עדיין היתה שם! כשהיא צצה מעבר למעטה ערפל אחרון, נראתה שארית אנית המסתורין משרכת דרכה באיטיות בקורס מזרחי.

הפחד ואתו המסתורין חלפו עם הערפל. הסירות היו בטוחות ראייה של חופים ידועים, כשסימני יבשת ומגדלורים נראים לעין. משוחררים מהמתח, לא חשבו האנשים אלא על תשובות אפשריות לחידת ה"פריגוריק".

הבטוח הנך שלא נטשת מאחוריך אנשי ספון או חדר מכונות? שאל רב חובל ה"ראמני".

בטוח בהחלט. כל הצוות שלי נמצא כאן אתי. — הבטיחו רב חובל ה"פריגוריק".

"הדרך היחידה לודא זאת היא להשיגה. אם היא ניווקה בלבד, נוכל לעלות עליה, לסדרה ולהתאימה לגריחה לנמל".

הסירות החלו לרדוף אחריה. האניה עשתה סובבים רחבים. יצאה מהקורס שלה במספר נקודות כשהיא מסתובבת סחור סחור. הסירה שהכילה את הצוות הצרפתי חתרה אחריה במרץ רב. פעמים מספר התרחקו ממנה, אך לבסוף הצליחו להתקרב לדפנותיה.

מספר מתנדבים טפסו ועלו לספון והחלו לצעוק, אולם איש לא ענה. לא היתה נפש חיה בתחתית האניה ובחדר המכונות. אחד הימאים הלך לבדוק את ההגה, הוא היה נטוי ימינה כפי שנעוב.

דבר זה פתר את המסתורין, החליט הימאי, בעת נטישתה שטה האניה והדודים עבדו במלוא הקיטור. ההגה היה נטוי ימינה ונשאר במצב זה. כתוצאה מכך המשיכה האניה לשוט בקורס עקלתון רחב שהכניסה בהפסקות קבועות לקורס של ה"ראמני" שהפליגה במהירות מוקטנת. עובדות אלה מסבירות את ההתנגשות הראשונה וגם את השניה בה טובעה ה"ראמני".

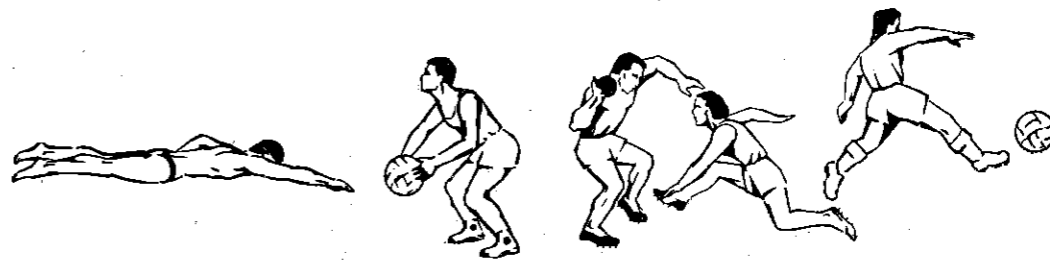
ההתנגחות הסופית היתה פטאלית גם ל"פריגוריק". היא שקעה באיטיות כשהיא שכובה כמעט לגמרי על צידה. הפעם חיכה צוותה עד להעלמה בין הגלים ובועות האויר.

הצוות פתח בחתירה מהירה בהשקיפו מפעם לפעם למקום שאניתם נעלמה, בפחד נסתר שהם עלולים עוד לראות את הסילוטה הנוקמת עולה עליהם פעם נוספת.

(תרגם ש. מזור)



ספורט בפולדת



ספורט המים — ענף השחייה — שזה עידן ועידנים חייב היה לחפץ לספורט הלאומי שלנו, מעמיד בצל בימים אלה אפילו את הספורט הפופולרי ביותר שלנו. הנצחון הגדול ההבלתי מושג שנהלו שליחינו (הספורט מאים דוקא) באתנא במסגרת התחרות הבינלאומית נגד יוון, בשחייה ובכדור מים, כוכיה כמאה עדים: לרשותנו עתודת שחיינים מצויינת ומבטיחה.

הנצחון בשחייה בשטור 101:52 ובכדור מים 8:6, השיאים החדשים שהוצבו באירופה ובארץ (לאחר שובם של השחיינים), רגש הבטחון והנסיון הבינלאומי שרכשו בחורינו ובנותינו, כל אלה מחזקים את הורישות החזרות ונשנות מזה שנים ע"י העת תונות ועסקני השחייה: יש לערוך, לפחות אחת לשנה מפגש בינלאומי נגד יריב אירופי (לא חשוב היכן) במגמה לקדם את ענף השחייה. עובדה שניה לא פחות חשובה — לסגור לפחות בריכה אחת (קירות וגג) לשימוש בחזשי החורף, כדי שהשחיינים ימשיכו להתאמן ויתחילו את העונה הבאה אחריה



ארבעת השחייניות השצטייני בהתחרויות ביוון

מאותה נקודה בה הפסיקו את אמוני החורף. בצורה כזו הם יהיו בכותר מחאים, גופני והישגים בחזשי מאיינוני (פתיחת העונה).

כל עוד לא תעמוד לרשותנו לפחות בריכה סגורה אחת (המתאימה ביותר היא גלי הדר בחיפה) לא נגיע לעולם להישגים אירופיים טובים — אותם ניתן להשיג בתנאי זה.

אנו ערב מפגש הגומלין נגד יוון. חובה לקיימו בבריכת בת-גלים, בה מוצבים מרבית השיאים) יש להחזיק במתח התחרויות עד לחדש אוקטובר, להרבות במבחנים, וחלילה לנו להפוך אדישים כאילו תוצאת תחרות הגומלין מנחת כבר בכיס...

נראה שעונה זו תדשם בארכיוני השחייה כמוצלחת ביותר ותשמש קרש צליה לחוף עתיד גשום — התקדמות רצופה ומתמדת, תאום מלא, ויחסים הדדיים נאותים בין אנשי הפועל ומכבי.

נצחונות בפולין ובאוסטריה

טרם שכחנו נצחונותיה של קבוצת הכדורסל הפועל תל-אביב בפולין, ובמיוחד בורוצלאב, שם החזר כבוד ישראל למקומו לאחר מפלת הכדורגלנים. ואף את הישגי שחייני הפועל ומדימי המשקלות באולימפידת הפועלים בלינץ אנו זוכרים עדיין. מוסר השכל — התאם כוחך ויכולתך לזה של היריב לאחר הכנות מתאימות. רק אז תובטח לך התמודדות בכבוד והישגים.

תכנון מסע ספורטיבי לחו"ל על "אצבע אחת" סופו כשלון מחפיר. נתברכנו בספורטאים טובים היכולים להתמודד בגוב אריות, בתנאים אלו. אומדן כח היריב לעומתנו והתכונות מתאימה.

היצליח מגנדי בשיקום נבחרת הכדורגל?

טוב עשתה ההתאחדות לכ"ר בהביאה את המאמן היהודי הונגרי גיולה מאנדי כמגמה לשקם הריסות נבחרת הכדורגל. למאנדי נסיון רב באמון נבחרות

מהטובות בעולם. מאנדי ניגש מיד לעבודה כמרץ כו ניהון, ויש לשער שהצליח בפעולותיו הראשונות.

עם כל הכבוד שאנו רחשים למאמן דגול זה, לא ברורים לנו כמה מפעולותיו: א) כיצד הוא יכול לדרוש ממאמני הקבוצות השונות להתאים את שיטת האמונים לזרישותיו. הרי כל קבוצה מתאמנת לפי תפריט שונה, והשחקנים בקבוצות — האם שלהן משחקים בתפקידים שונים מאלו שהוצבו באמונים ובמשחקים שנוהלו ע"י מאנדי, האם עובדות אלה אינן מתנגשות? ב) כיצד יכול מאמן כמאנדי לנפות מהסגל שחקנים שנוסו במבחן אחד בלבד. הרי המאמן המעולה בעולם כלו אינו יכול לעמוד על יכולתו של שחקן, אפילו ב"3 משחקי מבחן (הופעה ראשונה בסגל, עצבנות, ואי התמצאות, נותנות רישומם בשחקנים, אפילו הם וותיקים ומנוסים. ומה בדבר "יום שחור" הפוקד אותו שחקן במבחן הבודד והקובע?) ג) יש להשתמש על ניפיו של השחקן א. גינזבורג לאחר המבחן הראשון ביפו, שבוצע בניסיונות חזרות. לאחר הכללתו בסגל הנבחרת, התערב עסקן מכבי ת"א ובמקומו של גינזבורג הוכנס שייע גלזר.

אנו מקווים ורוצים מאוד לקוות שנפלה כאן אי הבנה מצערת, וכי מאנדי אינו נתון ל"השפעות". כאן מקור הרע —



עונת הכדורגל החלה.

הפועל חיפה והפועל פ"ת בדו"קרב בליגה.

הראשון משמאל יאנקו סימניריס, המגן המצטיין של הפועל חיפה. ברגע שעסקני הקבוצות ידחו לראש התור את בחיריהם בכל האמצעים — נדון תפקידו של מאנדי לכשלון מוחלט.

יש להניח שמאנדי מחוסן בפני תופעות מעין אלה ואינו "מושפע". על עסקני ההתאחדות לכ"ר וההתאגדויות (הפועל ומכבי) לשתף פעולה עמו ללא משוא פנים, ולהגיש לו כל העזרה האפשרית והנדרשת (מבלי שהדבר יפגע בקבוצות).

אנו עומדים לפני כמה מבחנים קשים ביותר בחודשים הקרובים. אף אם לא נצליח בהם יש להתאזר בסבלנות רבה. נבחרת אין משקמים בחצי שנה. דרושים אמונים רבים ונסיון בינלאומי.

כולנו שואפים לנבחרת מעולה ולהצלחתו של המאמן מאנדי.

הדים לביקור הסיירת האיטלקית

הסיירת האיטלקית מונטה קוקולי פתחה דף ראשון בבקורי אניות מחיל הים האיטלקי בישראל, מאז הקמת המדינה. יש לברך על בקור חשוב זה שצדדים חיוביים רבים סמונים בו. העובה שמפקד האניה החליט להאריך את הבקור ביממה שלמה, מרמזת רבות. צוות האניה ופרחי הקצונה הבטיחו לעשות תעמולה בין חבריהם שיבואו לבקר בישראל.

גם המפגשים הספורטיביים עם אנשי חיל הים הישראלי תורמים בכיוון זה. במשחק הכדורגל ניצח צוות הסיירת קבוצה מחיל הים 5:4. בהתמודדות הכדורסל גמלנו לאיטלקים בנצחון רב סלים 65:28.

הקשרים נקשרו ויש להדקם היטב.

מה למדנו מהדרום-אפריקאים?

ביקרה של נבחרת כדור המים מדרום-אפריקה העמידנו במצב בלתי נעים. ה"ספרינגבוקסיס" מהיבשת השחורה למדונו פרק מאלף בתורת הכדור-מים.

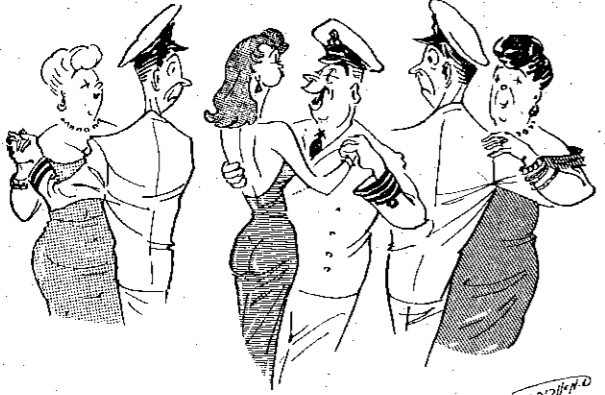
ראשית, נוכחנו ששיטת משחקנו מיושנת בתכלית. לשח-קננו אין כושר גופני, מהירות, כח רב ויכולת הבקעת שערים. נתונים אלה ניתן להשיג בעבודה יסודית: א) יש לבחור סגל שחקנים מבין שחיינינו המהירים ביותר; ב) יש למנות כמאמן הנבחרת את המעולה במאמנינו ולעגרו להשתלמות ולמוד השיטות החדשות באירופה. ג) על השחקנים להיות חסונים וגבוהים (זהו אחד היתרונות הבולטים במשחק קשה זה, ד) עלינו להרבות במשחקים בינלאומיים כדי לרכוש נסיון ובטחון.

הדרום-אפריקאים היכנו שוק על ירך. 1:8 נגד הפועל ת"א, 1:9 נגד ב.מ.ע. ת"א ו-1:11 נגד נבחרת חיפה.

לרשותנו שוער מצויין בדמות מיכה קניץ, ואולי עוד שחקן או שניים בעלי רמה מבטיחה, אך בכך לא די.

מצערת העובדה שההתאחדות לספורט לא מצאה לנכון להעמיד מול האורחים את נבחרתנו הלאומית. על כך רגזו האורחים ובצדק, ערב מפגש הגומלין עם יוון חובה היה לעשות זאת.

שלמה מזור



"...תמיד אמרתי — יש לתת לבחורים ליהנות קצת..."

חשוב לדעת!

משרד התחבורה מודיע

השתלמויות והשכלה מקצועית בהתכתבות לימאים בני הסוחר הישראלי

בהתאם להסכם בין משרדנו לבין ביה"ט "אינסטרוטורלדי ישראל" (I.C.S. — International Correspondence Schools), יאפשר משרדנו השתלמויות מקצועיות ולימודים במסגרת מוסד זה, אשר יסייעו באופן ישיר בעבודתם ותפקידיהם של הימאים. כהנחה ובהשתתפות של בין 45 עד 80 אחוז משכר הלימודים. משרדנו מיחס חשיבות רבה להשתלמויות בשיטת ההתכתבות, לימודים אשר אינם גורמים לביטול זמן עבודה וניתוק מהתפקיד באניה. שיטה זו מאפשרת ניצולו התועלת של הזמן הפנוי באניה ותעזור להתקדמותו ושיפור רמתו המקצועית וההשכלתית של הימאי.

בשלב זה נקבעו מספר קורסים לבחירת המועמדים:

הקורסים המקצועיים

(הלימודים בשפה האנגלית)

1. Diesel
2. Internal Combustion Engines
3. Office Management
4. Radio Operation
5. Refrigeration
6. Supervision
7. Traffic Management
8. General Electronics Technician
9. Mechanical Engineering
10. Plumbing and Heating
11. Practical Radio TV. Engineering
12. Radio Servicing
13. Stationary Diesel Engineering
14. Electrical Engineering
15. Petroleum

הרשמה לקורסים הנ"ל

(אפשר לפנות גם בכתב לשם קבלת פרטים).

א. אינסטרוטורלדי ישראל, סניף חיפה — בית ספר במעלה רח' שמריהו לווין 30.

פרטים נוספים על הקורסים אפשר לקבל:

א. באגף הספנות והנמלים, המחלקה להנרחה ימית, רח' העצמאות 82, חיפה.

ב. האיגוד הארצי לימאים, המדור להסברה ותרבות, רח' הנמל מס' 2, חיפה.

שכירת מכוניות באיטליה

קונסוליה של ישראל

טואנה, 12 באוגוסט 1959

אל: איגוד הימאים, חיפה.

מאת: הקונסוליה של ישראל, גנואה.

נדון: שכירת מכוניות

1. עם הכנס לתקופת חוק הרכיב החשש באיטליה, חלו שבועיים רבים בכל הקשור לאח-

בחירות הסמכה לימאים — עד סוף שנת 1959

להלן פירוט תאריכי הבחירות לדרגות סמיכות במקצועות הסיפון והמכונה עד סוף השנה: —

סמיכות לדרגה	תאריך התחלת הבחירות — המועד הקרוב	תאריך התחלת הבחירות המועד הבא
רב חובל	5.10.59	14.12.59
חובל ראשון	5.10.59	14.12.59
חובל שני	5.10.59 או 13.10.59	21.12.59
חובל שלישי	5.10.59 או 13.10.59	21.12.59

לקציני מכונה

סמיכות לדרגה	תאריך התחלת הבחירות	למחוז כשיר:
מכונאי ראשי חלק א'	7.12.59	הבחירות בכל יום ד' בשבוע פרט לחגים.
מכונאי ראשי חלק ב'	7.9.59	למטיף, עובד מנוע ושמן הבחירות בכל יום ה' בשבוע פרט לחגים.
מכונאי ראשון חלק ב' (תקנות קודמות מכונאי שני)	5.10.59	להסמכה בסירות הצלה הבחירות בכל ג' בשבוע פרט לחגים.
מכונאי שני חלק ב' (תקנות קודמות מכונאי שלישי)	7.9.59	להסמכה בסירות הצלה הבחירות בכל ג' בשבוע פרט לחגים.
מכונאי שלישי חלק ב' (תקנות קודמות מכונאי רביעי)	13.10.59	להסמכה בסירות הצלה הבחירות בכל ג' בשבוע פרט לחגים.

לתשומת לב המועמדים להבחן על המועמדים להגיש בקשה רשמית ולהרשם לשבועיים לפני תאריך הבחירה במשרד הח' בורה בחיפה, כולל חיובי בחינת מילואים.

1. רינתו של הנהג במכונית, לבטוח המכונית וכיוצא ב.
2. מאחר ותנועת אניות הסוחר הישראליות העונות בנמל זה הולכת וגדלה, מצאנו לנכון להסב תשומת לבכם לקשיים העוללים להוציא במקרה שכירת מכוניות ע"י ימאים ישראלים בעת עגון אניתם בנמל זה, אם מתוך אי ידיעת החוק ואם כתוצאה מאפשרות נפילתם בידי רמאים המחזיקים במכוניות מנובות בלתי מבוססות וכיוצא ב.
3. יודה לכם כאם תואילו להביא זאת לידיעת חברי האיגוד בהקדם.
4. נציגות זו, תשמח לעמוד, לעזור בעצה נהדר דכה לאותם ימאים אשר יפנו אלינו, ובזאת יהיה לאל ידנו למנוע מהם ומאתנו אי נעימויות רבות, כי כאן כמו בכל ארץ אחרת שורר הכלל "אי ידיעת החוק — אינה פוטר מעונש".

בכרחה,

א. פרושאר

מעניין !!

תחרות ספרותית של החי"ל

כפי שנודע לנו עומד החבל הימי להכריז על התחרות בין הימאים על חיבור סיפור ימי קצר. שלושת הסיפורים המצטיינים יזכו בפרסים. פרטי ההתחרות יפורסמו בקרוב.

פתרון תשבץ "הימאי הישראלי" מס' 49

מאונן: (1 שלומית; 6 אנגידים; 11 נכר; 12 כבש; 13 לשם; 14 קם; 16 מים; 17 עגן; 18 כל; 19 ערף; 21 מקל; 22 מין; 23 חלבון; 25 מתפלל; 27 יבוא; 28 יום; 30 סביב; 23 מרידה; 34 תלמיד; 36 ישראל; 38 שמייני; 40 עד; 41 שדרית; 43 ים; 44 ויקרא; 47 הוד; 48 יסודי; 50 מהיר; 52 סרטן; 53 ארק; 54 רגש; 55 טיב; 56 לוו; 57 וניל; 60 רעמסס; 64 פרת; 66 עין גב; 68 וט; 69 סיסרא; 70 לה; 71 גהריה; 74 אימבר; 76 מונקן; 77 מלבוש; 78 תנין; 80 צנה; 82 רגיל; 84 מהיר; 86 טוקי; 88 איה; 89 אגם; 90 חרס; 92 רה; 93 גיר; 94 חרב; 69 דף; 97 גמד; 98 צים; 99 לוי; 101 הרצליה; 102 לונדון.

מאונן: (1 שוקע; 2 ון; 3 מכס; 4 יריחו; 5 אבוקדו; 7 גלגלת; 8 ישן; 9 דם; 10 מעל; 15 מרחב; 18 כילי; 20 פלומר; 22 מלבדי; 24 באר אורה; 26 פסימיסט; 27 ידיעות אחרונות; 28 יהודה; 29 מתמיד; 31 בנימין זאב הרצל; 33 יל; 35 מש; 37 שדי; 39 ניד; 42 רוק; 45 קמקום; 46 איריס; 48 ירבוץ; 49 ון לון; 51 רגל; 52 סיג; 58 נס ציונה; 59 פרס; 61 גיו יורק; 63 עטה; 64 פיצוץ; 65 תרומה; 67 גלב; 72 רמיה; 73 הן; 74 אב; 75 משגיח; 79 גמיה; 81 נגריה; 83 יורד; 85 יחידי; 87 וטרלו; 88 ארבה; 91 ספון; 93 נמל; 95 בון; 97 גן; 100 יד.

מבין שולחי פתרונות התשבץ גליון 49 הגרילו פרטים: צ. יעקבוביץ, קורס חובלים ו.ו. חיפה. ש. מאמאן, א.מ. "הר"תבור".

שיכון לימאים

מאחר והצלחנו להשיג כמה דירות נוספות בשיכון החסכון לבנין בקרית אליעזר, בבתים שיושלמו עד ינואר 1960 (שני חדרים — שלושה חדרים קטנים — שלושה חדרים גדולים).

יזכה בזה כל המקדים

בפניה בנדון — למחלקה ליחסי עובדים

י. גיברון

המחלקה ליחסי עובדים "שהם" שרותי הים בע"מ

נתבקשנו ע"י גובה המכס לפרסם את המכתב הבא:

לכבוד האיגוד הארצי לימאים חיפה.

אדונים נכבדים,

הריני מאשר קבלת מכתבכם מיום 6.8.59 בקשר לתפישת סיגריות בא/ק "ציון".

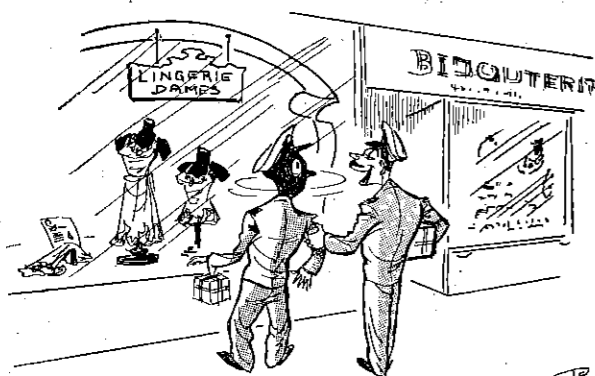
לאור מכתבכם הנ"ל ובעקבות הפגיי שה עם מר א. מיכאלי, הוחזרו הפעם הסיגריות לאניה. ברם, ברצוני להפנות תשומת לבכם לכך, כי החוק אינו מתיר אגירת סיגריות לאיש צוות ללא הגבלה, מאחר והן מסופקות לשימוש עצמי בלבד. ואין ספק, כי כמויות של 4000—3000 סיגריות אינן מיועדות לשימוש עצמי.

אי לכך הנני מבקש להודיע לכל חבריכם, כי אנשי צוות אינם רשאים להחזיק בסיגריות בסיגריות בכמויות העולות על המנה החדושה המסופקת להם, היינו — 1000 סיגריות לכל היותר. כמות זו או חלק ממנה — יכול הימאי לאחסן במחסן האניה כשהיא נמצאת בנמל הבית או בנמל אחר בישראל.

מאליו מובן כי אנשי הצוות חייבים להצהיר על הסיגריות האלה.

בהזדמנות זו אבקש להזכיר לאנשי הצוות, כי בתאיהם הם רשאים להחזיק — רק 200 סיגריות בלבד, אשר מהווים חלק מהמנה החדושה שלהם.

בכבוד רב, גובה המכס א. סלע



...שמע לעצתי, אל תקנה ל... כחונת לילה זו. זה לא מתאים לה וחוזק מזה, היא אף פעם לא לובשת כחונת לילה.

מאזן רקן עזרה לספנים

ברית פקוח לקופות תגמולים ופנסיה ולאגודות לעזרה
הרדית בישראל בע"מ
קרן עזרה לספנים עבריים

חשבון הלוואות לחברים לשנה שנסתיימה ב-31.3.59		
זכות	חובה	
		היתרה ליום 1.4.58
1,167,730	43,476,616	
	59,088,790	הלוואות שנתנו בשנת החשבון
49,791,464		גביות בשנת החשבון
		הלוואות שנהפכו להקצבות.
600,590		העברה לח' ההון
53,505,532	2,499,910	היתרות ליום 31 במרץ 1959
105,065,316	105,065,316	

להלן אנו מפרסמים את המאזן המאושר של קרן עזרה
לספנים והרי הערות והסברים כפי שנמסרו לנו על ידי
מוכיר הקרן הח' אהרון אקהויו:

1. הון הקרן הוא עתה 96,132,705 ל"י, לעומת 68,279,193 ל"י לפני שנה; היינו גידול ב-27,853,512 ל"י.
 2. הכנסות הקרן מורכבות מ-50% של מס האיגוד (1%) שמשלמים חברי האיגוד, מקנסות הנתרמים לקרן, ומתרומות חברות הספנות ("שהם" ו"אל"ים") ויחידים.
 3. בשנת החשבון ניתנו תמיכות של 2,572,250 ל"י; לאלמנות ויתומים של ימאים, ולשיקום חד פעמי של חברים שאינם מסוגלים מסיבות בריאותיות להמשיך להפליג בים.
 4. בשנת החשבון, ניתנו הלוואות ל-1200 חברים, בסך כולל של 59,088,790 ל"י (היינו, ממוצע של חמשת אלפים לירות לחדש, והלוואה ממוצעת של 100-125 ל"י לאיש).
 5. הלוואות לחברים נתנות ללא רבית והשנה הגענו, בפעם הראשונה, לאיזון ההכנסות עם ההוצאות.
- על פעולות הקרן ומשמעותה עמדו ודאי אותם 1200 חברים שהודקו לה. קרן עזרה לספנים היא מוסד עזר חשוב ביותר בפעולות האיגוד. נציין, לדוגמא, את האבטלה הגדולה של סוף שנת 1957 כשהקרן היתה היחידה שנחלצה, בהצלחה, לעזרת החברים.

להררי יעקב
השתתפותנו בצורך במות עליך
אביך
האיגוד הארצי לימאים

ליעקב ואמנון גרמש
קבל תנחומינו במות עליך
אחיך
האיגוד הארצי לימאים

על מותו של חברינו
דנון אלברט ז"ל
מתאבל האיגוד הארצי לימאים
ושולח תנחומיו למשפחה השכולה

על מות זקן רבי החובלים
ר/ח מרטין קופל ז"ל
מתאבל
האיגוד הארצי לימאים

דן גלעד
קבל נא תנחומינו במות עליך אחיך
אליהו ז"ל
האיגוד הארצי לימאים

דטרונטים המסכנים חיי הצוות

בתנאים רגילים מסוגל חבל כזה לשאת משא של 2,515 ליברות, אולם כאן התפורר הוא בהחזיקו משא של מלח אחד.

נרקב מבפנים

כשהמדובר בחבלי מנילה הרי סכנת השימוש בדטרונטים מסויימים היא ממש מבחילה. קובע בטאון אמריקאי הדן בענייני בטיחות באניות. תרכובות הניקוי עלולות לגרום לריק-בון בחלק הפנימי של החבל, מבלי שצבעו ייפגם או שייראה כל סימן אחר של התרס הפנימי הסמוי. אלה התוצאות ברוב המקרים כשמשתמשים בחומרי ניקוי המורכבים על בסיס חומצת זרחן. וגם אם התרכובת היא חלשה מאוד, ייגרמו נזקים חמורים לחבלי מנילה, או כל חבל אחר העשוי מסיבי ירק. באניה אחת השתמשו בחבלים חדשים לניקוי החלק הקדמי של הגשר. הניקוי בוצע בחומר שהורכב על בסיס של חומצת זרחן. בגמר העבודה התחזרו החבלים למחסן, לאחר שלוש חודשים הודקו שוב לחבלים אלה לשם צביעת הארובות. העלו מלח בחבלים וברגע בו עמד להתחיל בצביעה, נקרע החבל והוא נפל לסיפון מגובה של 40 רגל ונהרג.

ושוב מקרה אסון

באניה אחרת דלף חומר ניקוי על חבלי הקשירה בעת שטיפת הסיפון. חבל זה נקרע כעבור זמן קצר ברגע שעמד בלחץ.

תמיסות לניקוי הסיפונים, בתי שימוש, תנורים, זכר' אף הן מסוכנות. בקבוק תמיסה מסוג זה שעמד על מזלף נשבר ותוכו נשפך על גליל חדש של חבל מנילה בקוטר 3 אינצ'ים. לאחר זמן מה השתמשו בחבל זה לקשירת כסא רב מלחים. בגובה של 90 רגל התיישב בו מלח, ובו ברגע נקרע החבל והאיש נפל למטה. בדרך נס נסתיים הענין בטיפול ממושך בבית החולים. בחבל לא נראו כל סימני הרס חיצוני, אולם במקומות שנרטבו בחומר החימי, אפשר היה לפרקו בנקל. חומרי ניקוי הגורמים לריקבון בחבל המנילה, מקומם אינו על סיפון האניה ואסור שיגיעו לשם.

מדריך למסיק

אניות הקיטור קטן והולך, ויחד אתן מספר האנשים המכירים שירים את עצמם לתפקידי מסיקים. ובסיכום, אנו מברכים על היזמה שבהוצאת המדריך למסיק ומקווים כי לאחריה, ובמהרה, תבוא ספריה מקצועית לכל הדרגות וכל המקצועות בים, שתקל על הלומדים והמשלמים ותפסיק את התלות הבלעדית בשפה זרה ובמקורות זרים. רוצי שמוסדות וגופים הפועלים או הרוצים לפעול למען הימאים, יטו שכם למפעל חשוב זה, על מנת שעול ההוצאות והעריכה הרובץ על משרד התחבורה לא יגרום לעוכבים והשריונות בהכנת החומר והוצאתו לאור.

א. מ.

על הסכנה החמורה הנשקפת מסוגים מסויימים של דטרונטים, שמשתמשים בהם לניקוי באניות, התריע לאחרונה בטאון משמר החופים האמריקאי.

הבטאון מזהיר, כי דטרונטים המורכבים על בסיס של חומצת זרחנית גורמים לריקבון בחבלים העשויים ממנילה או מסיבי ירק אחר, מבלי שיתגלו כל סימני רפיון בחיצוניותו של החבל.

גם חבל חדש לחלוטין, מזהיר הבטאון, עלול להתפורר לגמרי, אם בא הוא במגע עם דטרונטים או תרכובות ניקוי מסוימות, ובדרך כלל התוצאות הן קטלניות.

אזהרה דומה הושמעה גם על ידי חברה אמריקאית ידועה החוקרת ומפקחת על ענייני בטיחות.

הגורמים שהוזכרו, מוסרים על מקרי תאונות רציניים בעקבות קריעת חבלים שנראו שלמים וחזקים, ואילו תוכם היה רקוב מחומר ניקוי שהכיל חומצת זרחן.

הענין כולו הועבר לעיונה של הוועדה המרכזית לבטיחות תעשייתית, עם פניה להתווית כללית בטיחות בשעת השימוש בדטרונטים. נציגי הוועדה מכינים, כפי שנודע, חכנית הקוראת לכל החברות להפסיק לחלוטין את השימוש בדטרונטים המורכבים על בסיס של חומצת זרחנית.

חבל חדש נקרע

בבטאון מסופר על המקרה דלהלן: באחת האניות השתמשו בחבל (קוטר 2 1/2 אינצ'ים) שלמראית עין היה חדש לגמרי לקשירת כסא רב מלחים כדי להעלותו לקצה מערכת הארובות. לאחר שמלח כשיר ערך בדיקה ונוכח שהכסא קשור כהלכה, עלה בו ותחל בנקוי הארובות. הוא נקע את כל השטח אליו יכול היה להגיע ולאחר מכן הנמיך בכ-18 אינצ'ים. ברגע בו הגיע לדלי השטיפה נקרע החבל והוא נפל לסיפון מגובה 25 רגל. החבל היה במחסני האניה שנה אחת בלבד, והשימוש בו לא יותר מארבע חמש פעמים. בדיקה חימית גילתה ריכוז זרחן בנקודה בה נקרע החבל. נתברר גם, כי החבל נרטב על ידי תרכובת דטרונט בשעת הניקוי הקודם.

על מדף הספרים

בימים אלה יצאה לאור החוברת "מדריך למסיק" — הראשונה בסידרת הספרים המקצועיים-טכניים לימאים, בהוצאת המחלקה להדרכה ימית של משרד התחבורה.

החוברת הנאה חוברת ע"י ד"ר אינג' פיינגולד, מורה ראשי למכונאות בבית הספר לקציני ים בעכו. היא מצטיינת בשפתה הקלה והמוכנת לכל, ובהסבריה הפשוטים והמעשיים. המנחים את המסיק בכל צעד וצעד בעבודתו היומיומית באניה ומקנים לו את יסודות הפיסיקה והתרמודינמיקה הנחוצים להבנת תפקידו.

משמח גם שהחוברת נכתבה על טהרת המינוח העברי. יש להצטער רק כי החוברת הופיעה באיחור זמן כשמספר

קרו עזרה לספנים עבריים

ברית פקוח לקופות הגמולים ופנסיה ולאגודות לעזרה הדדית בישראל בע"מ

שנתו הון האגודה לשנה שנסתיימה ביום 31 במרץ 1959

זכרית	ל"מ	ל"מ	ל"מ	ל"מ	זכרית	ל"מ
143/59 ס"ט						
68,279,193	ל"מ	1958	היתרת ליום 1 באפריל 1958	ל"מ	הקצבות למקרים סוציאליים	ל"מ
			הפרשות חוברים		משלומים לאלמנות, יתומים וחולים במחלות	ל"מ
25,496,387	ל"מ	24,035,399	של המסתדרות	2,572,750	ממושכות	ל"מ
		1,460,988	תרומות חברים על האיזו (קנסות)			
			הקצבות ותדומות			
5,462,310	ל"מ	3,173,340	ע"י חברים, נותני עבודה:	600,590	החברות שנתנו כליא נהנה לגביה	ל"מ
		3,900,000	הברית שהם בע"מ (200 ל"מ לחדש)			
68,155	ל"מ	96,132,705	הברית איל"ם בע"מ (חזר פעמיים)			
99,306,045	ל"מ	1,500,000	תרומות משונים			
		1,562,310	החברות מחשבון הכנסות והוצאות:			
			עודף ההכנסות על ההוצאות לשנת החשבון			
				99,306,045		

חשבון הכנסות והוצאות לשנה שנסתיימה ביום 31 במרץ 1959

זכרית	ל"מ	ל"מ	ל"מ	ל"מ	זכרית	ל"מ
1,087,042	ל"מ	950,000	200,000	1,197,637	22,210	1,175,427
1,265,792	ל"מ			68,155		1,265,792

קרו עזרה לספנים עבריים

ברית פקוח לקופות הגמולים ופנסיה ולאגודות לעזרה הדדית בישראל בע"מ

שנתו הון האגודה לשנה שנסתיימה ביום 31 במרץ 1959

זכרית	ל"מ	ל"מ	ל"מ	ל"מ	זכרית	ל"מ
143/59 ס"ט						
68,279,193	ל"מ	1958	היתרת ליום 1458	ל"מ	הקצבות למקרים סוציאליים	ל"מ
			הפרשות חברים		משלומים לאלמנות, יתומים וחולים במחלות	ל"מ
96,132,705	ל"מ	27,853,512	של המסתדרות	2,572,750	ממושכות	ל"מ
			תרומות חברים על האיזו (קנסות)			
2,499,910	ל"מ	2,499,910	הקצבות ותדומות			
		150,000	ע"י חברים, נותני עבודה:	600,590	החברות שנתנו כליא נהנה לגביה	ל"מ
2,649,910	ל"מ	50,000	הברית שהם בע"מ (200 ל"מ לחדש)			
		50,000	הברית איל"ם בע"מ (חזר פעמיים)			
			תרומות משונים			
			החברות מחשבון הכנסות והוצאות:			
			עודף ההכנסות על ההוצאות לשנת החשבון			
				99,306,045		

1. חשקונות
 2. הוצאות לחברים
 3. חייבים
 4. מומנים בנקים

תל-אביב, 6 ליולי 1959

תשבץ "הימאי הישראלי"

10		9	8	7	6	5		4	3	2		1
				13				12			11	
	18				17				16		15	14
		22						21			20	19
			26		25				24		23	
31			30			29		28				27
				35		34			33		32	
	39			38								37
	43					42		41				40
		49		48				47		46	45	44
					52			51			50	
		56				55			54			53
			61		60				58	57		
	67			66		65		64			63	62
	70								69			68
		75		74					73	72		71
						77					76	
	83		82			81	80				79	78
				87	86				85		84	
91		90						89				88
	96		95		94					93		92
		100		99				98			97	
					102							101

תשבץ "הימאי הישראלי" גליון מס' 50

לתשומת לב: בין פותרי התשבץ יוגרלו פרסים. את הפתרון נא לשלוח למערכת "הימאי הישראלי" לא יאוחר מ-15.10.59.

מאגן: 1 - תפולט; 6 - התנהג בשגעון; 11 - שמר בלבו שגאה לפלוני בשל ריב או מעשה רע; 12 - תרדאר; 13 - התאונן; 14 - לא קר; 16 - לקוי; 17 - זה זמן; 18 - נרגז ועצוב; 19 - עוף טורף גדול הדומה לנשר; 21 - מקום נטוע עצי פרי; 22 - צבע; 23 - מטפלת בתינוקות; 25 - אנית האטום הראשונה; 27 - לכלוך; 28 - מצץ; 30 - עכבר שהיה בעל תרטום קצר ואזנים קצרות; 32 - כריכה; 34 - אי המכונה בשם "מלכת הים הדרומי"; 36 - סעד; 38 - דומה אגוז; 40 - מלת קריאה לצער; 41 - (כתוב מלא) עגול של עץ או מתכת הנע קדימה ואחורה בתוך אצטונה; 43 - הגיע; 44 - בירת בורמה; 47 - תפוס כולו; 48 - בן יעקב מבלתה; 50 - אורה; 52 - תוסר אייר לנשימה; 53 - נחל; 54 - אבן לבנה רכה ונחתה לליטוש; 55 - ירד; 56 - תכס מחכמי המשנה; 57 - קצה; 60 - משחק עממי נפוץ; 62 - תורת ההגיה והמבטא הנכון; 64 - אחד משבעת המינים; 66 - מכבד; 68 - כנוי למלך בפרס; 69 - ארובת האניה; 70 - מטבע צרפתי; 71 - קבוץ במשור החוף הדרומי; 74 - צמחים שמערבבים במוזנות לשם תוספת טעם או ריח; 76 - רסיס; 77 - בירת ספרד; 78 - תופס התמה בספינה; 80 - מספר אמיליולה; 82 - דברן; 84 - אימה יפחד; 86 - הגולה; 88 - חפר; 89 - בן נח; 90 - רצה; 92 - מלת שלילה; 93 - מוט לנשיאת שני דליים; 94 - תיאטרון ישראלי; 96 - בני מספר; 97 - לא מלא; 98 - נס; 99 - קבוצת נבחרים הפועלים בשם חברה או צבוי; 101 - מזמן לזמן; 102 - הנביא מענתות.

מאגן: 1 - פרופלר; 2 - מטבע יפני; 3 - טיפה; 4 - צבע אדום כהה; 5 - עיר נמל בארצות הברית; 7 - אינסטלטור; 8 - סוחר, מוכר סחורה; 9 - תואר אצולה הולנדי; 10 - מכשיר נווט אלקטרוני; 15 - ראוי; 18 - שומר בבית אסורים; 20 - חצי אי במזרח אפריקה; 22 - מי שדרכם לקחת דברים לא להם; 24 - רבולוציוניות; 26 - עיר נמל בבלגיה; 27 - קריאת תגר וקובלנה על צרה וסבל שעלו בגורלו של אדם צדיק שהרבה לעסוק בתורה; 28 - אבן יקרה; 29 - פעוט; 31 - ספרי ישעיהו, ירמיהו, יחזקאל ותריעשר; 33 - קצור שמו של אלהים; 35 - מצבה; 37 - כופר; 39 - שפל; 42 - חיתובית; 45 - קבוצה בעמק יזרעאל; 46 - לכסיקן לצרופי לשון; 48 - אוטה; 49 - השמעת דפיקות קלות בקצב מסוים; 51 - פרוצדורה; 52 - סלת; 58 - ארץ בדרום אמריקה; 59 - עוף יער הגדול בארצות ים התיכון; 61 - סוג מכונה ימית; 63 - ברר; 64 - תבלין שמכונים מן העלים של הכרוסם; 65 - שנה קלה; 67 - עיר ברומניה (בירת מולדוניה); 72 - בקשה; 73 - התנשאות טבעית של אדמה; 74 - סיר; 75 - הגדול באגמי אירופה בצפון מערב רוסיה על גבול פינלנד; 79 - "גבר, איש"; 81 - עיר נמל איטלקית; 83 - אחיהם הבכור של משה ואהרן; 85 - משקה משכר; 87 - אמוניק; 88 - מגיש או מנקה תאים באניה; 91 - מצפן... המראה אח הצפון האמיתי; 93 - הפחיד; 95 - תביבות; 97 - עמית; 100 - מספיק.

ברכתנו הלבביות שלוחות לחברינו

אפרים כהנא
יהודה ברדוגו
יוסף צוריאלי
טייבור שינברגר
אליעזר צ'רנט
ליאון קובנר
משה צוקרמן
דרגלי נשואיהם

יצחק שפג
מאיר רוט
שלמה מסלר
יצחק סבג
פליכס כץ
שלמה אופנהיים
יהודה פרידה
להולדת הבנים

ברוך יוספברג
שמואל (מולה) פולק
אברהם ביטס
לאון סוישה
יצחק פלד
בצלאל רגב
להולדת הבנות

ר/ח יהוקאל ירדן
ליאו כרגר
לבר-מצוה של הבנים

בעשור למבטחים

ברכת

האיגוד הארצי לימאים
מערכת "הימאי הישראלי"

למערכת "הימאי-הישראלי" ולימאים בים

ברכות ואחולים לגליון החמישים של בטאונכם

ולמלאות תשע שנים להופעתו

"צים" חברת השיט הישראלית בע"מ

לציבור הימאים ו"הימאי-הישראלי"

ליובל גליון החמישים

ברכת "מבטחים"

מוסד לביטוח סוציאלי של העובדים בע"מ
מחלקת הפנסיה של הימאים

למערכת "הימאי הישראלי"

עם הופעת גליון היובל של בטאונכם קבלו נא
ברכות "התורן" ובית "צים".

הספנות הישראלית שהרחיבה וטיעפה פעולותיה
בשנים האחרונות הקימה בד בבד צוות של אלפי
ימאים המתלבט ומחפש פתרונות לבעיות ואשר בט-
אונכם משמש להן כלי בטוי.

ומ"תורן" אל תורן ינשא דבר "הימאי הישראלי"
להגדלת והאדרת צי ישראל בימיו.

מערכת "התורן"

לצבור הימאים ברכה נאמנה

לגליון היובל של בטאונכם

משרד התחבורה
אגף הספנות והנמלים

לציבור הימאים הישראלי

ברכות לגליון החמישים של עתונכם

אניות משא "אליים" בע"מ

ליובל גליון החמישים

של "הימאי-הישראלי"

מברך



י. צינ

לאיגוד הארצי לימאים - ברכות

להופעת גליון החמישים

לבטאונכם "הימאי-הישראלי"

חברת "לים" בע"מ

בפרוס השנה החדשה!

שלוחה ברכת המזכירות והוועד הארצי
של האיגוד לכל החברים בלב ים ובנמלי
החוץ והבית ולמשפחותיהם.

תהיה זו שנה ברוכה ומלאת השיגים,
שנת שלום ובטחון בימים!

האיגוד הארצי לימאים

ל"הימאי הישראלי"

מיטב ברכותינו

עם הופעת

הגליון החמישים

"אות", דפוס קואופרטיבי בע"מ

חיפה



להופעת גליון החמישים של

"הימאי-הישראלי"

מ ב ר כ ת

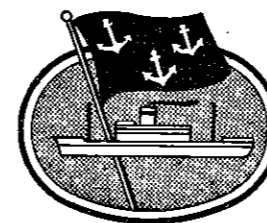
חברת "עתיד"
אחים ברנמ את בורכרד בע"מ

למערכת "הימאי-הישראלי"

קבלו נא ברכותינו

להופעת גליון החמישים

נתיבי חים התיכון בע"מ



לאיגוד הימאים

ב ר כ ו ת

לגליון החמישים של "הימאי-הישראלי"

"אופיר"

קואופרטיב להובלה ימית בחיפה בע"מ

ליובל בטאונו

"הימאי-הישראלי"

אחולי המשך הפעולה הברוכה למען יורד הים הישראלי

יורדי חים

הקיבוץ המאוחד