



עתון לימתי ועובדי אניות נשא, אל-ים" • גליון מס. 31 • קייק תש"ל • יולי 1970

יום אל ים

הימנתי ללבוש



זדקוד על...

י'ה/גה
3/1610

הם יודעים, אל נכון כי עם שוטלנד אין בעיות. חוקה עליו כי יבצע כל עבודה וי תקן כל תקלה במהירות המירבית, ברמת ביצוע מעולה. מבלי להסתכל בשעון ומ בלי לפזול לחוף. שוטלנד הוא גבר ציני, אומרים יודעיו.

שוטלנד מתייך בשביעות רצון, מושך בכתפיו הבריאות ומפטיר: „אני מודה. אני אדם חרוץ, אוהב לעבוד. אני אוהב שכל דבר יוצא מאה אחי. אני שינא הש תמטיות ומונקי-ביונס“.

שוטלנד נולד לפני כ-45 בשכונת נווה שלום, בגבול יפו תל-אביב. עם סיום לי מודיו הרגילים הלך ללמוד מסגרות כשר ליה. בד בבד היה בצופיזם, חתר בירקון ובילה שעות רבות על גדותיו ועל גבי מימיו. שם, באותו נהר, שהיה פעם נקי יותר וריחני יותר, קשר שוטלנד ברית סמייה עם הסטנית. בהיותו בן 17 וחצי התגייס לצי הבריטי. היה זה בתקופת מלחמת העולם השנייה. צעיר היה, אך ירי

בדרך כלל הם אומרים לנו: „אינני מאותם שכבר מינקותם הלמו על הים הגדול והאופק הרחוק; אינני מאלה שהר מלה נכנס להם בדם ואיננו יכול לצאת“. ואילו יהודה שוטלנד, גבר חסון כבן 45, בעל פנים עגולות, דשנות ויחייכניות, מצטחק וכמעט בסמץ של יוהרה ואומר:



הוהב שלו כבר דיברו בעד עצמן. עד מהרה מצא עצמו המלח בצי הוד מלכותו בממלכת התיקונים של אניות המלחמה. שעגנו בנמלי מצריים והמדבר המערבי. הוא היה מסיק לעת מצוא ומתקן דודי אניות ברוב הזמן. ממצרים עבר למלטה ומשם לאיטליה, כשהחלה פלישת בנות הברית. ב-1946 שוחרר מהצבא הבריטי וחזר ארצה. עם פרוץ מלחמת השחרור הגיע, כדבר המובן מאליו, לחיל הים.

„על הים הלמתי עוד בילדותי. ואצלי המלה עמוק עמוק בתוך הדם. לא יוצא. הים זה לא עסק קל. אבל אני אוהב את הים. אוהב את האניות. בים התחלתי את הקריירה שלי, בים בטח אגמור אוהה“.

שוטלנד, כיום מסגר על אחת מאגרי תינו, הוא טיפוס שקדן, חרוץ ובעל מה שקוראים „ידי-הלב. כך מעידים עליו כל יודעיו. קציני המכונה מחבבים אותו ושם חים כשהוא משרת בכפיפה אחת אתם.

לפני זמן מה קלטנו בשתיים מאר ניוחינו קדטים מסוג חדש, במסגרת חדשה. על „הר-סיני“ עלו 5 קדטים למכונה ו-3 קדטים לסיפון. על „ערד“ עלתה קבוצה של הנוכי-מכונה. המי שותף לשלושת הקבוצות היא העובד-דה כי כולם — עולים-חדשים. לכל אחת סן האניות גם טורה לעברית, שנשלח מטעם החבל-הימיי-לישראל, אשר ישמש גם כמדריך חברתי.

אנו מדברים הרבה על מצוות קלי-מת עליה ועל מצוות קליטת קאדרים חדשים לציבור הימאים הישראלי. דומה, כי זו הפעם הראשונה שנוצר אותו שילוב של ימאי-חדש ועולה-חדש וכל זאת לא כתופעה מקרית ויוצאת-דופן, כי אם כמסגרת של תר-פעה קבוצתית.

אם יעלה הנסיון יפה, עשוי להפתח לפנינו אפיק חדש לקליטת ימאים ישראליים, אשר צי הסוחר שלנו כה רעב להם.

על כן, כל אחד מאנשי „ערד“ ו„הר-סיני“ הויב לראות עצמו כנושא יקוד לאומי ושליחות מקצועית ולהי גיש יד מסייעת לקליטתם של הקדי-מיס-העולים. סובלנות, יחס חם, חיוכי-רעים ומחווה קטנות אחרות — זהו המעט שנדרש כדי ליצור את הרקע הטוב והאוירה המתאימה לקליטתם של הקדטים החדשים.

הצלחתם היא ההצלחה של כולנו. אנא, הושיטו יד נאמנה.

המערכת

תנחומים

- לרב חובל עמוס הכט, אתך באבלך במות אביו, יוסף הכט, איש ההנהגה רבי-הפעלים.
- ללואיס אכטלינגר — תנחומים במות עליך אחיך.



נתיבים רחוקים

א/מ „ערד“ הפליטה מחופה בסוף חודש יוני לאחד מנמלי הגולף לטעינת מטען של סורגים בתפוזת המיועד לחיפה.

א/מ „הריאדור“ לאחר סיום פריקה ביפן הפליטה ליעד שטרם נקבע.

א/מ „הריבשן“ מטען בנמלי קפייטאון ודור בן שבזרוס אפריקה ולורנסו מרקס שבי מוזמביק, מטען שיפורק בסינגפור, הונג קונג ונמלי יפן.

א/מ „הריבוקר“ לאחר סיום פריקה בנמלי גוטנבורג וקופנהגן ותיקונים במיבדוק בברמרהפן, האניה תפליג למרידל-פלד טה שבארגנטינה וולפארדו שבצ'ילי.

א/מ „הריכונן“ האניה צפויה לטעון בנמלי סוריאנס וטרינידד מטען המיועד לנמל מוביל.

א/מ „הריכוסל“ הטעינה במסאיו שבברזיל מטען סוכר בתפוזת. האניה הפליטה לאי אנטיוואה לשם תודלוק ומסס לאי חד מנמלי הגולף לפריקה המטען.

א/מ „הריקסטל“ הטעינה בנמל מוסמס שבאנגולה מטען עופרות המיועד לנמל פורט טלבוט שבאנגליה. לאחר הפריקה א/מ „הריקסטל“ תפליג ליעד שטרם נקבע.

א/מ „הריבלוע“ לאחר פריקה מטען גרוסי טאות בנמל יוקוהמה שבין תעלה על מיבדוק בנמל אוסקה. לאחר מכן תפליג ליעד שטרם נקבע.

א/מ „הריגלעד“ תפרוק בנאפולי וגוואה ולי אחר מכן צפויה לעלות על מיבדוק בנמל אוסקה. לאחר מכן תפליג ליעד שטרם נקבע.

א/מ „הריגלעד“ תפרוק בנאפולי וגוואה ולי אחר מכן צפויה לעלות על מיבדוק בנמל קארו שבספרד.

א/מ „הרימיוון“ ממשיכה בהפלגותיה בין נמלי סבן איילנדס ופורט קרטייה שבי קנדה ופורט טלבוט שבאנגליה.

א/מ „הרימיוון“ צפויה להטעין בנמל יוקן המנה מכונות המיועדות לאחד מנמלי אנגליה.

א/מ „הרישיא“ ממשיכה בהפלגותיה עם מטען עופרות בין נמל פורט דמפיר שבאוסטרליה ויפן. בסוף חודש יולי האניה תעלה על מיבדוק באחד מנמלי יפן.

א/מ „הרישיני“ תפליג מחופה לאונגסטת או קלילומנס לשם תודלוק ומסס לאי חד מנמלי הגולף לטעינת גרעינים בתפוזת, המיועדים לחיפה.

א/מ „הריטבור“ צפויה לפרוק בטרוונטו קליוולנד ושיקגו מטען שהוטען ביפן. לאחר מכן האניה תטען באגמים הגדוד לים מטען המיועד לאוסטרליה או יפן.

א/מ „תליאביב“ האניה תטען בסוף יוני באחד מנמלי הגולף כפי הנראה יוסטון מטען גרעינים בתפוזת המיועד לחיפה.

קים על ברכיו של אבא, לועסים שוקולד „קדבורי“. על הרצפה מונחים צעצועים — מנוף, טרקטור, מכונת — ה„שלל“ שהביא אבא מהפלגה האחרונה.

אנו מעירים על „כל הטוב הזה, השור פע בביתו של ימאי.

„לפחות זה, — מחייכת רנה בלא שמץ של מרירות — לפחות יתרוונת מסוג זה לעומת הרבה חסרונות מסוג אחר. אבל אל תחשוב שאני מתלוננת. חס ושלום, בסך הכל טוב לנו. אני סתם מציינת עובדה.“

„ואת הסכמת שיהודה יתזור לים?“ —

אנו שואלים.

„כן, היא אומרת — הסכמת. הייתי טפשה אילו לא הייתי מסכימה. אם הוא צריך את זה, אג הוא חושב שזה טוב בשבילו, לא אני שאעמוד בדרכו. מה שטוב בשבילו, בסופו של חשבון טוב בשבילי. וכשהוא שאל אותי מה דעתי, אמרתי לו: סחתיין, תפליג. מה שטוב לך טוב לי. אבל יש לי רק תנאי אחד: תשת דל לעבוד על אניותיך. שתהיה בבית לפחות פעם בחודשיים.“

✧

יהודה שוטלנד חזר לים ולאליים. הוא קיבל אניותיך. רינה, אף היא ילידת תל-אביב, חזרה להיות „הגבר שבחוף“, ככל אשת ימאי, החייבת לעסוק בכל מה שכי רגיל עוסק בו הבעל: להיות גם האמא וגם האבא של הילדים, לפקח על המשק המשפחתי ולנהל אותו, לתפור לבד את כל הכעיות הצפויות והבלתי-צפויות. „טוב לפחות שיש לנו מכונת משיגג. זה עוזר המון.“

רינה יודעת תמיד מתי חוזרת האניה לחיפה. וכל פעם שהיא חוזרת, מכניסה רינה את הילדים למכונת — ולחיפה, לקבל את פניו של אבא.

„בשביל הילדים זו חוויה גדולה. אפילו הקטן יודע בדיוק מה פשר הנסיעות הללו וכל הדרך מתל-אביב לחיפה הוא מלא שמחה והתלהבות ומנסה לשתף בשמחתו גם את החיילים והטרמפיסטים שאנו אוספים.“

✧

„תראה, — אומר יהודה שוטלנד — בסך הכל אני שבע רצון ואין לי על מה להתאונן. כמוכן שהימאים של היום אינם

(סוף בעמוד 4)

לאחר שיתורו מזהל החל עובד על אניות צי"ם, כשמקצועו — מסגרות וחר"טות — הולך לפניו.

ב־1957 עברתי לאליים, — מספר יהודה שוטלנד — והאמת ניתנה להאמר כי עשיתי אתהצד הזה מבלי לדעת לאיזו חברה בדיוק אני נופל. הגורם האחד והיחיד שגרם לי לעבור אז לאליים היה אליהו ברכה הפלגתי הראשונה באליים היתה עם הר־כנען, שיצאה אז מהמספנה בגרמניה.“

✧

בשנת 1959 נושא יהודה לאשה את רנה, אף היא „ימאית“, שעבדה באניות נוסעים ישראליות כחדרנית. כשלוש שנים לאחר הנשואים מחליט יהודה לארגן לעצמו מו חיי משפחה יבשתיים. „אמרתי לעצמי: צריך לנסות להיות כמו בן אדם נורמאלי, כמו השכנים שלי. לבוא כל ערב הביתה, לשבת על המרפסת ולפצח גרעינים. מה יש, לא גביע לי? אני לא אוכל להתסדר על התוף? אז יום אחד, היה זה בשנת 1962, אמרתי שלום וירדתי מהים. שש שנים הייתי על היבשה. עבדתי במסגרות, בחרטות, בנהגות. לא נכשלתי בשום דבר. אבל הלב שלי נשאר, כנראה, בים. איך אומרים? המלח לא יצא לי מהדם. משנה לשנה התגעגעתי אל הים יותר ויותר. הייתי עובר על יד הים במקרה, הייתי נהיה חולה...“

„הוא התגעגע לרולינג ולפיצינג...“ — מגחכת בהבנה רנה. אשתו של יהודה, הדואגת כל העת שלא תחסר הבירה בכוסה, „וככה משכתי עוד ועוד. הרגלים שלי היו על היבשה, אבל הלב שלי היה כבר כולו בים. כל פעם שהייתי פוגש בחברים ומכרים מהים, הייתי ממש מתרגש. והייתי אומר להם: חכם, עוד כמה חודשים אני חוזר לים. והם היו צוחקים: אתה תחזור לים? מה אבד לך שם? מה רע לך בחוף? גיב טוב, המשפחה בסדר. עושה חיים משוגעים. מה אתה מחפש לך צרות? ואני אומר להם: תראה, עוד כמה חודשים אני על הים. והם: שטויות. אתה כבר לים לא תחזור. וככה זה התבשל והתבשל, עד שיום אחד נשבר לי מהיבשה ואני אמרתי לאשתי: זהו זה רנה, חזורים לים.“

אשתו, רנה, מוציאה עוד בקבוק „טור בורג צונן מהקרר. יהודה פורם עטיפה של חפיסת „מרבבורי“. שני ילדיהם — בת השבע וחצי ובן השנתיים וחצי — מתרפ-

מכאן באים הדירוגים

לשכת העבודה לימאים. דרך העצמאות, חיפה, אולמות בנחיתיקרה. רצפות נקיות. אשנבים ללא סורגים. על לוחות הסודעות העתקיפחם: רשימת המטתינים לאניות לפי סקציותיהם. אתה יכול לבוא, להציץ ברשימה, לדעת היכן אתה עומד, מי לפניך. אין סידורים, מתחת לשולחן, אין העדפות. יש תור והוא גלוי, מפורסם ברבים. ראשון יורד מן האמה ודואג להרשם, ראשון עולה שוב.

מימין: מר נתן פרלה
באמצע: מר חיים גלנרין
משמאל: מר יצחק קרידי



משמאל:
מר אברהם גפני
מימין:
מר יורם מחנימי

שלנו לגבי המעוניינים במקצוע הספנות. בחור שהופנה אלינו, מתקבל לראיון אצל יועץ התעסוקה שלנו ואם נמצא מתאים, מעבירים אותו לוועדת התאמה, הקובעת לאיזו משלוח שת הסקציות הוא מתאים ביותר. למעשה, גיוס, הכוונה וסידור בעבודה זו תמצית עבודתה של הלשכה שלנו, המשרתת כיום 8 חברות ספנות ישראליות.

הפרוספריטי והים

בחדר סמוך יושב מר חיים גלנרין, יועץ התעסוקה של לשכת העבודה הארצית לימאים. מזה 11 שנים שתעסוקה היא מקצוע, ומה כמעט שש שנים שהוא משרת בלשכה זו. מתלקתו היא, למעשה, המחלקה לגיוס והכוונה ומר גלנרין הוא הראשון מעובדי הלשכה שרואה את המועמד לעבודה בים, הקובע קביעה ראשונה את התאמתו, או אי התאמתו ומציג אותו (או את תיקו) בפני ועדת התאמה, בה יושבים נציגי הלשכה, משרד התחבורה, משרד העבודה ואנשי חב"ר רות הספנות. על סמך דיווחו של מר גלנרין מאשרת ועדה זו את קבלתו של הימאי ואת סיווגו לאחת משלושת המחלקות.

הוא קשור אל לשכת העבודה לימאים, אשר כרכזה בחיפה.

אנו שואלים את מר פרלה מה תפקידה, סמכויותיה והיקף פעילותיה של לשכה זו. "קודם כל, — אומר מר פרלה — הלשכה שלנו עוסקת בדרוגים בלבד. כלומר, הדרגה הנרונה ביותר בה אנו מטפלים הוא רבי מלחים בסיפון, רבי-משמנים במכונה וטבח ראשי במטע. קיימות היום 109 אניות ישראליות ו-18 אלף ישראלים המוזקקים פני קטי ימאים. אילו כולם היו ימאים פעילים, היה המצב שונה מכפי שהוא היום. אבל, מתוך אותם 18 אלף בעלי פנקס ימאי יש בידינו רשימה של רק כ-1100 דרוגים פעילים בהפלגות. פעילים ממתנינים ישנם עוד כ-500. אותם 1700 דרוגים, העומדים, למעשה לרשות צו הסחר הישראלי, עונים רק על 60% מהצרכים. במילים אחרות: 40% מהדרוגים בצי שלנו חייבים להיות ימאים זרים.

"אנחנו הלשכה היחידה בארץ, אליה מופנים מועמדים המביעים רצונם להיות דרוגים. אנו קשורים עם לשכות עבודה ויר עמים תעסוקתיים. הם פועלים לפי הנחיות

אבל אין תור גדול. ובעצם, מנקודת ראות הספנות הישראלית וצרכי אויש האניות, התור קטן מדי. הוא נבלע בככורה בטעם קיץ ואין בו די. והדברים ידועים: אין ברירה אלא להזדקק לימאים זרים. וכבר ישנן אניות ישראליות, המניפות דגל ישראלי, שאיש על סיפוןן ובחזוי המכונה שלהן אינו יודע עברית...

המסדרון שקט וריק. האולם דומם. ימאי בודד עומד לפני הלוח ומעיין ברשימת התור. ימאי אחר מופיע עם מוודה ופונה אל אחד משלושת האשנבים. פרטים אחרונים, נירת שגורה והכונה אל אחת האניות שבמל.

1700 דרוגים על 109 אניות

בחדרו של מנהל הלשכה יושב מר נתן פרלה. עד לפני זמן מה כיהן כראש מחלקת סיפון בלשכה זו, החולשת על העסקתם של כל הדרוגים בצי הסחר הישראלי. כיום הוא מימ מנהל הלשכה. מר פרלה הוא איש לשי-כות העבודה מזה 20 שנה. מחצית מוטן זה

זרקור (סוף תעמוד 3)

מה שהיו פעם הימאים. זה לא אותו חומר אנושי, והבל. אבל אין ברירה. צריך להשלים עם זה. אני יודע מדוע אני על הים, אני אוהב את הים ואת החיים באניה וזהו זה. אין לי שום בעיות באניות שאני משרת עליהן. אני מסתדר טוב עם כולם. לא עושים לי בעיות. אני לא עושה לאחד רים בעיות. חברת אל ים נתנת לי יחס הגון, אני מחזיר יחס הגון בעבודה טובה. אני לא מהטיפוסים שמוכנים לקחת ולא לתת."

אנו שואלים אותו אם יש לו תכניות לנטוש את הים ביום מן הימים.

"אני כבר עוד מעט זקן, — מצטחק יהודה שוטלנד ולוגם בהנף צעיר ובריא את הכוס הבירה שלו — גמרתי עם האכס" פרימנטים. הים הוא. בסך הכל, פרנסה לגמרי לא רעה ומי שעוד אוהב את הים ואת האניות, מה יש לו לחפש על החוף."

MUSEUM BAR חופשת חוף מה הם עושים

ששה שבועות בים. ששה חודשים בים. שנה. בפרק זמן זה ואחר הם מגיעים לחופשת חוף, האורכת לעתים שבועות אחדים, פעמים אף חודשים מספר. יצאנו לפגוש אותם. לשמוע מה הם עושים בחופשתם, כיצד הם מבילים אותה. רצינו לדעת האם זוהי באמת חופשה של נפש והתרגעות, או שמא הופכת היא למסכת ארוכה של סידורים הכרחיים, של יישוב עניינים מעניינים שונים שנדחו, והדורשים עתהטיפול יסודי ונמרץ; האם הם מנסים להדביק בחוף את מה שהחסירו בעת השהות הארוכה בים. וכדומה וכדומה.

חיפשנו רווק. חיפשנו בעל משפחה. מצאנו את שניהם. בחיפה, על הכרמל, מצאנו את הרווק: מכונאי ראשי יוסי לוי. בקרית"א, בבית דירות בשדרה שוקטת, מצאנו את רבי"החובל מאיר ששון. האיש הנשוי.

להתארה אצל כל אחד ואחד. לאחר מכן חזר לחיפה. בה קבע "מרכז חופשתך". יוסי לוי הוא, כאמור, רווק. בית משלו אין לו. בחיפה הוא מתגורר בבית ידיד. אף הוא ימאי, הנמצא בחוף לחופשת לימודים. עד לדיגת מכונאי ראשי היו יוסי וידידו, אף שעבדו בשני חברות נפרדות, לומדים יחד ומתקדמים יחד. אולם במרוצת הזמן החליט החבר להנשא. קצב התקדמותו הואט ובעוד יוסי משרת כבר תקופה ממושכת יחסית כמכונאי ראשי, יושג עתה הידיד להתכונן לבחינות הסמיכה כקצין מכוניות ראשון.

חלק מומני אני מקדיש לעזור לו בלימודיו. — אומר יוסי לוי — זה טוב בשבילי לו ובכלל לא מזיק לי. אני מרענן לעצמי בהודמנות זה. כמה וכמה תחומים תיאורטיים, שאם אינך עוסק בהם, הם נשכחים ממך.

„כרווק, — מחייך יוסי לוי כמעט בקור רת"רות — אין לי הרבה בעיות של סידור רים וטיפולים. הידוש רשיון הנהגות שלי ושליחת בקשה לנירדורק שיעבירו את הדואר שלי לחיפה, זה כמעט כל שמעיק עלי מבחינת הסידורים הטכניים. פרט לזאת אני ציפור דרור. בחופשה שלי אני רואה מנוחה והתרעננות. והמנוחה היא בעיקר נפשית. לנוח קצת מהבידודות שבי. גם לנוח מהמסגרת של האניה. להיות קצת בין בני אדם אתרים ולא בין אלה שאתה רואה אותם במשך כל שעות היום

את יוסי לוי, האיש שפילס את דרכו מדרוג ועד שהיה למכונאי ראשי פגשנו על הכרמל, לאחר שחלפו עליו כבר ששה שבועות בחוף. הפלגתו האחרונה היתה ב"הר"שגיא", מאירופה ליפן וחזרה. לקראת חג הפסח חזר ארצה בטיסה מאמסטרדם. את "הסדר" ערך בבית אחותו. לאחר מכן הסתובב קצת בארץ, לערוך ביקורים משפחתיים. לבקר ידידים. יש לי משפחה גדולה. ברוך השם. זה לוקח קצת זמן

כולם, את בעיותיהם ומשפחותיהם, את נטייתיהם, כישוריהם ומאוייהם הכמוסיים. מחלקתו שומרת על קשר עם היטאים המעיינים והפעילים לעתים צוא. הוא יודע על תנועותיו של כל אחד מהם ועל תכונותיו. „עם חיסול ענף הנוסעים, — אומר מר קרידי — נוצר רושם של משבר ושל חוסר עבודה בקרב אנשי מחלקת המשק. נכון שהיה עודף של מבקשי עבודה באותה תקופה, אבל המדובר היה באניות מסויימות וכי קווים מסויימים. באותו זמן שכאן המתונו עשרות עובדי משק למה שהם קוראים „אני יה"מתיאמה", פעלו אניות ישראליות אחרות עם צוותות זרים. גם בתקופה הקשה ביותר היו לו לכל ימאי-משק מבוטל עשרה מקומות עבודה על עשר אניות שונות“.

✱

לשכת עבודה גדולה ושקטה. לשכה שהי חיצע שלה קטן לעומת הביקוש: הרבה מקרי מות עבודה ומעט מדי ימאים. מצב דומה קיים בהרבה מארצות העולם, אך אצלנו הוא חריף שבעתיים ויש לו משמעויות קשות יותר.

„בשנת 1969, — מספר לנו מר גלעין — רואיינו כאן כ-1700 מעומדים. 350 מהם הוטלצו כמתאימים למחלקת סיפון. רק כשני שליש מהם הגיעו עד סיפון האניה. והסיבה ברורה: כשיש מרוספריטי בחוף, ממעטים לפנות אל הים“.

ימאות זה לא מקניק

הממונה על מחלקת המכונה הוא אברהם גפני. הוא עצמו מכונאי, אשר פתח בקריירה הימית בעת מלחמת העצמאות, כאשר שרת בחיל"הים. לאחר שיחרורו עבד כקצין-קרו ו-1960 נכנס לעבוד בלשכת העבודה לימאים בתפקידו הנוכחי.

מחלקה זו היא הקטנה ביותר מבין הש"ש. לשי, היא מקיפה כ-350 דרוגו מכוונה. „הסיבה ברורה, — אומר מר גפני — בכל אניה עובדים רק 4 עד 6 איש מכיוון שדרוגו מכוונה“.

למחלקה זו מופנה מי שיש לו נסיון עבודה בבתי מלאכה, מי שסיים בית ספר מקצועי מתאים, או מי שיש לו סוג אי ממשלתי במסגרות.

על מחלקת הסיפון אחראי מר יורם מחויימי. לשעבר איש קיבוץ יפעת שבצמק, אצלו רשומים כ-500 ימאים פעילים. ידוע כי הנשירה הגדולה ביותר היא במחלקת הסיפון ועל פי רוב בשלבים הראשונים של „הקריירה“. והסיבה לכך פשוטה: „לא מעינים באים לעבוד בסיפון לא מפני שהם רוצים את עתידם בים, אלא מפני שהם מחפשים קצת הרפתקאות ומבקשים לראות את העולם הגדול. אנו דואגים להסביר להם היטב ובזמן, כי ההפלגה אינה שעשוע, כי העבודה בים איננה פיקניק עליו. אנו חוששים בירים לטיעודים כי בתור סיפונאים מתחילים השכיר שלהם הוא נמוך מאוד וכי עליהם לצבור „זמן ימי“ ולעבור בחינות כדי להיות מלחים-כשירים כדי שיוכלו להנות משכר ברמה מתקבלת על הדעת, לקבל חלק מהשכר במטבע זה ועוד טובות הנאה שיש לימאים. ומי שלא שומע לנו ומחפש רק שעי, שוע, הרפתקאות וחיים קלים, מוצא עצמו עד מהרה נפלט חזרה לחוף“.

המחלקה הגדולה

הגדולה במחלקות של הלשכה הזו היא מחלקת המשק, המונה יותר מ-500 ימאים פעילים ועוד כמספר הזה ימאים שירדו לחוף, אך המחלקה מוסיפה לשמור איתם על קשר. בראש המחלקה הזו עומד יצחק קרידי, יליד תורכיה ובוגר מקוה"ישראל אשר שרת בצבא הקבע כקצין, החליט לראות את העולם, עבר קורס מלצרות, סיים אותו בהצטיינות, „ש"תים עבדתי בים. אחר כך התחתנתי, ירדתי לחוף הזרתי לצבא-הקבע. אחר כך הוצע לי לעבוד בלשכה, כראש המחלקה הזו, והנה אני כאן“.

אומרים עליו על מר קרידי הוא אני יצקלופדיה מחלכת על שנים בכל אשר לאנשי המשק בצו הסוחר הישראלי. הוא מכיר את

והלילה. מנוחה כזו היא הנותנת לך כוח לעוד הפלגה ממושכת.

*

יומו של יוסי לוי עובר עליו באיטיות. שום דבר אינו דוחק. אין שום מסגרת מחייבת. ידידיו, שאתם הוא נפגש ומבלה, הם ימאים בחופשה, או ימאים לשעבר, שנשטו את הים לפרק זמן, או לצמיתות. בערבים הוא יוצא לבלות. בדרך כלל, "בילוים שקטים וסולדיים", פעם קולנוע ולעתים איזה מועדון "לילה".

יוסי לוי משרת בים שנים רבות, ית"ס. אולם רק בשנים האחרונות הוא נוטל את מלוא החופשות המגיעות לו ומבלה בהן כדבעי.

עד 1965 לא יכולתי להרשות לעצמי לקחת חופשות ארוכות ולהנות מהן כפי שאפשר וצריך. — הוא מספר — עד לאותה שנה הייתי חייב לתמוך באחי, שיסיימו את לימודיהם.

למעשה, כל לימודיהם היו עלי ועל צווארי ועל כן הייתי מוכרח, למכור את מרבית החופשות שלי ובחופשות הקצרות שנשטתי לא הרשיתי לעצמי להוציא יותר מדי כסף על בילוים, עכשיו, תודה לאל, הם כבר גמרו את לימודיהם, התבססו ועומדים ברשות עצמם, ואני יכול להרשות לעצמי הרבה יותר, הן מבחינת אורך החופשות והן מבחינת הבילוים.

חופשותיו בחוף טובות יותר עכשיו לא רק בגלל אורכן ואפשרויות המימון הנוחות יותר.

בתחילת דרכי בים הייתי, למעשה, עולה חדש. לא ידעתי עברית די הצורך. לא היו לי כאלו ידידים. הייתי כמעט זר כשהייתי מגיע לחופשת-החוף, הייתי כמעט כמו עולה-חדש... עכשיו, שזה אחרת, לחורשות יש פרצוף אחר לגמרי.

עיקר החופשה, כפי שמתבטא יוסי לוי הוא, "לחפוש שלווה". ואת זה הוא עושה בקרוב ישוב אל הים להפלגות רצופות של כ-8 חודשים — עד לחופשה הבאה.

עכשיו, — אומר יוסי לוי — אין לי שום תכניות לוותר על החופשות המגריעות ליי.

*

רב-חובל מאיר ששון הוא "סיפור חור" פשה" שונה לחלוטין, לפחות מן הסיבה

הפרוזאית שהוא גבר נשוי, אב לבן ולטתי בנות.

רב חובל ששון הוא עולה די חדש, בן לקהילת יהודי הודו, שאת חינוכו הימי קיבל בקראצ'י. רב-חובל ששון גאה במורצאו ובטוח כי יהדות הודו מקורה באחת משנים-עשר השבטים האבודים. מאיר ששון סיים את הקורס הראשון לדרגת קצין שני שנערך בקראצ'י. בגאוה יציג בפניך את תעודת הסמיכות, הנושאת את הספרה היסודית 001. לאמור: הראשון ססיים את הקורס הראשון. עד 1967 שרת ששון בחברת ספנות פקיסטנית. את דרגותיו הנוספות קיבל כבר באנגליה, שם הוסמך לקצין ראשון ולאחר מכן כרב-חובל.



מוכנאי ראשי יוסי לוי

ביוני 1968 הצטרף לאל"ים ובאפריל 1969 קיבל אניה ישראלית תחת פיקודו. האניה האחרונה עליה שרת עד בואו לחופשה ממושכת היתה "הר-רמון". עד לחופשתו האחרונה הפליג 19 חודשים, מזה 13 חודשים בלא להגיע ארצה. את כל מה שצבר באותו פרק זמן בתחום החופשות הוא פורע לעצמי עכשיו, בביתו שבכפר-אחא.

"חלק מחופשתי, — מספר רב חובל ששון — הוקדש לעזרה בבית. עזרה פשרה כמשמעותה, שכן אשתי היתה חולה ועברה ניתוח. התכוננתי אמנם ללכת לאול"פן וללמוד עברית, אך בגלל סיבה זו,

הדבר לא נסתייע. את העברית שלי אלמד כבר בחופשה הבאה. לאחר מכן, כשאשתי החליטה לגמרי, התחלתי להתפנות נעדר הבעיות הקטנות המצטברות כשבעל נעדר מן הבית תקופה ממושכת — לעבור על חשבונות, לערוך ברוורים בקשר לכל מיני סידורים, לבצע תיקונים בבית, ובעיקר להתוודע לאשה ולילדים את מה שחסרו במשך כל החודשים הארוכים בהם נעדרתי מן הבית. מאחר ועדיין לא הספקתי להתעורר בארץ, אני עורך נסיעות וטיר"ים, להכיר מקומות ובני-אדם. הרי אי אפשר להשאר תמיד עולה-חדש וגם ענייני דיוור רובצים עלי: אני רוצה לקנות בית קטן, כאן, בכפר-אחא. אנחנו לא אהבים בית דירות. אני רוצה שתהיה לנו חצר, בה יוכלו הילדים לשחק. אפילו רכישת בית כזה גוזלת זמן".

נוסף על כל העיסוקים הנזכרים מקדיש רב חובל ששון זמן ניכר יחסית לחביב שלו: לטידת משפטים במכון בריטי, באמצעות הדואר.

כך נוקפים-חולפים הימים. ימים רודפים שבועות ושבועות רודפים חודשים. מיום ליום מצטמקת החופשה הגדולה. שה"הלה בסוף חודש ינואר ותגיע לקיצה בסוף חודש מאי, כאשר רב חובל מאיר ששון יטוס לחורל לקבל את הפיקוד על "הר-בוקר".

לא, — אומר רב-חובל ששון — אינני מסיים את חופשתי בעצב. צריך לחזור לעבודה ועבודתי היא בים. זהו מקצועי וזהו פרנסתי. אני עובד בחברה טובה ויציגה וגם זה מוסיף לא מעט להרגשה הטובה ולרצונו לשוב לעבודה.

*

נפגשנו עם שני אנשי ים בחיפשה. לא התכוונו לראות בהם התך נאמן ומסקף של יורדי ים בעת שהותם בחוף. היתה זו בחירה מקרית בהחלט. ידוע לני כי יש ימאים, בעיקר בעלי משפחות, אשר בעת שהותם עליהם להתמודד עם מצבים סכר"כים, לפתור בעיות מציקות יותר מאשר רכישת בית, להאבק וליישר הדורים בכל מיני תחומים.

ואף על פי כן, שני יורדי הים שפגשנו הפעם מייצגים לפחות מקצת ממה שקורה לעמיתיהם.

הימאי כאיש מקצוע גאה

כשביקרתי לאחרונה באנגליה, התרשמתי מאוד, בצל כל התופעות האנגליות בכלל והלונדוניות בפרט, מעובדה אחת אשר נזקקה לעיני מכל מינה שם מצוי אדם בתפקיד והיא – יחס הכבוד למקצוע, לעבודה ולאדם. לפני רבים מבתי הכל"ב הלונדוניים, למשל, ניצבים שומרים במדים מצוחצ"חים לקוחים כאילו מן ההיסטוריה, כמו לא שייכים בדיוק למקום ולקהל הנשים עם המיני, המידי והמקסי שלהן, או לקהל הנברים מגודלי השערות במכנסיים פרחוניים וחולצות משונות. מדי השומרים הדורים ולהם הרבה כפתורים והם חובשים כובעי שרד. והעיקר – הם עומדים ועל פניהם ארשת חשיבות עמוקה. נדמה כי זו דרך חשיבתו של האנגלי, הוא חשוב כאדם ולכן כל מה שהוא עושה ברגע מסוים, חשוב מאוד גם כן. „המשהו“ הזה יכול להיות שומר הסף של הכל"בו, שתפקדו העיקרי למעשה לקרוא למר ינות שתשאנה את הגברות העמושות לעיפה בחבילות.

הסתגלות, מציאת תושיה ונכונות ליצירת אתגרים וכבושם בהצלחה.

נוסף לכל אלה מקצוע הימאות מכתוב אורח חיים מיוחד לעוסק בו ולאלה הק שורים בימאי – אשתו וילדיה.

השווה לכל איש מקצוע, הוא הצורך הסמוי או הגלוי כי יכבדו ויעריכו את עבודתו. העריכה וכבוד אלה לא יתכנו מבלי שהימאי יהיה שלם עם עצמו וגאה בבחירת מקצועו, גאה בעובדה שהוא מתפרנס מיגיע כפיו, מפרנס את משפחתו בכבוד וגאה שהוא עוסק במקצוע טכני מורכב, המבטיח ומאפשר קיום חיי מסחר וכלכלה ומשרת את בטחון המדינה. די יהיה אם נזכור כיצד התנהגו חלק מהימאים הורים אשר שרתו באניות הסוחר שלנו ערב מלחמת ששת הימים. אלמלא היו לנו ימאים משלנו, גרעין מסור וגורם היה מצבנו בכי רע. צי הסוחר הינו גורם בעל חשיבות ראשונה במעלה בקיום חיי כלכלה. מסחר ובטחון, ואלה אשר בידם מופקד החפקיד הנכבד להשיט את אניו תינו בלב הימים – לאלה אין הצדקה שלא להיות גאים במקצועם. הימאות היא מקצוע מסובך ומורכב דבר זה מודגש עוד יותר היום. בדיענ הטכנולוגיה האוויר מציה, ההתפתחות המהירה של ידע טכני לוגי רב ופתוחו המיוחד בשטח הימאות, בניתן של אניות סוחר ומיכליות ענק המר פועלות על מכשירים אלקטרוניים, מצריכים כח אדם ברמה גבוהה המסוגל לפעול גם (המשך בעמוד 24)

כשאתה נתקל בתופעה זו, ממילא נוצר יחס של הדדיות, יחס של כבוד אל האיש ואל מקצועו. ראשיתו של תהליך זה הינו, ללא ספק, בנושא החפקיד עצמו ויחסו שלו אל מקצועו ועבודתו.

בחירת מקצוע איננה תמיד תוצאה של שיקולים, חישובים ונתוחים מעמיקים. הב חירה הינה, לעתים קרובות מאוד, תוצאה של נסיבות חיצוניות ופנימיות, של מצב משפחתי, של השפעת הסביבה ושל כורח מציאות מסוימת. למרות קיומה של „מק ריות“ מסוימת בבחירת המקצוע, יש מקום להנחה כי העובדה שמתוך מספר אפשרות, בחרנו בידועין או שלא בידועין, באפשרות האחת, במקצוע המסוים, יש בה כדי להצביע כי כנראה, באיזה שהוא שלב ובאיזו שהיא מידה בו רצינו. ואם בו רצינו, מדוע אין אנו גאים בו? הרי אנו מזוהים בדרך כלל עם ההתעסקות שלנו. לא יתכן כי הסביבה התרחש כבוד לאיש המקצוע אשר הוא איננו מתיחס בכבוד לעסוקו ואמת רבה באימרה המיושנת, שאין המקצוע עושה את האדם אלא הוא אשר עושה את מקצועו.

ימאות נחשבת מזה שנים למקצוע ולא להרפתקנות. הימאי של היום איננו זה של תמול שלשום. הוא איש מקצוע בעל ידע טכני רב. מקצוע שיש ללמוד אותו יש אפשרות של עליה וקידום המתונים בהתמדה והמשכיות, בהתמודדות עם בעיות וק שיים, יש לדעת עבודת צוות מה פרושה,

הדוהרת לקראתם. מישהו בחרטומה של הסי מינה המצרות צועק ומורה בידו לעבר הד מות הרכונה על הגה סירת הנפץ. זעקותיו מנבירות את מטחי האש. די בקליע אחד שיפגע בחרטום ה„סינאר“ הדוהר כדי שה חיוון הזה יגיע לסיומו בקול פצץ אדיר.

מאה וחמישים מטר מפרידים בין ה„סי גאר“ של יוחאי לבין שולתי המוקשים המצ רית. עכשיו עליו לתמוש בידית ההפעלה... עכשיו עליו להתחיל למשוך... מאה מטרים! למשוך חזק!... הוא לא מושך... הוא מתא פק... להתקרב יותר, יותר מן הטוטר, כדי לפגוע בוודאות, שלא תצליח זו לחטוק... עכשיו... הוא מושך בידית ההפעלה... אולי עוד יספיק לזנק על המצוף ולהינצל.

הוא- מטיל עצמו הצדה ומנסה לשחרר את המצוף, אך הלה מסרב לו. הוא נגרר אחרי המצוף והמצוף נגרר אחרי סירת הנפץ הדוהרת להתנפץ גופה של שולתי המוקשים. ממש ברגע האחרון ניתק המצוף מהסירה. התפוצצות אדירה מטלטלת את יוחאי, מטילה אותו במראות לכאן ולכאן. נתזימים מתנפלים עליו מכל עבר, צולמים בו ברשי עות. אוניו נחרשות והכל כמו מתפוטט ונחתו.

...ובכן, כך הוא המוות. מין טלטלה פראית, מין שקיעה אטומה באוונים מוחרי שות, באיברים דואבים, ללא יסורים כבדים, ללא פחדים נוראים... מחר ודאי ידפקו על דלת ביתם בחיפה, יבשרו לה לאם במבטים מושפלים... מת מות גבורה במובצע נועז... אמו המסכנה. תהיה זו הפעם השניה בה מבשרים לה על מות בנה. לראשונה בישרו לה הנוראה בבשרות כאשר לחם בחזית ירושלים ונפצע אנושות בקרב הנורא על גבי סמואל. רק בנס ניצל אן, אך משום מה נחשב למת. באו אל ביתם בחיפה ואמרו לאם: נפל... ישבה לבכות אותו ועודה צול לת בתהומות יוגנה, באו שוב. הפעם לבשר לה את הטובה שבשורות: טעות, אמא, בך חי!...

אלא שהפעם לא תהיה זו טעות. הפעם זה תסוף, הכליון החרוץ, החדלון המוחלט... טלטלת המים נרגעת מעט. הוא פוקח את עיניו ותמה למצוא עצמו צף על פני המים. חי! איברו נשמעים לו. ולא הרחק ממנו מוטלת שולתי המוקשים המצרית, מע לה עשן, פנר מובס שלא יתקון עוד לשייט. רגעיים ארוכים חולפים בדממה מתוחה עד שאוניו קולטות את התיקתוק הנמרץ של סירת האיסוף. היא קרבה אליו והוא רואה בה ארבע דמויות. השבח לאל, גם ירדי ואברמוב נאספו חיים ושלמים. ידיים נשלחות אליו, לסייע לו להחלץ מן המים. הסירה חנה בתפנית ופורצת במלוא הספק מנועה אל עבר „מעוז“.

„מעוז“ הדוממת והמאופלת ציפתה לחי מושה. הכל נשאו מבטים והמתינו בחרדה. שלושת הפיצוצים העזים בישרו לאנשי האני יה הישראלית כי ה„סינאריס“ אכן פגעו במטרתם, אך מה עלה בגורלם של המפעילים (סוף בטמוד 25)

בראי עקום



מגדרו



ימי הולדת חודשים אפריל-מאי-יוני :

שאל אריך
זאב מלינוב
אברהם הרצוג
יורם גלעד
יצחק ברכה
נתן סטמפלד
משה כהן
בנימין שמואל
מיכאל ברקוביץ
חדאד כמאל
זאב תירוש
נסים לבהר
יוסף אסברג
צבי ברקוביץ
יוסף בן-מאיר
יוסף ליוזר
דוד בן דריהן
יוסף חלוייה
מרדכי ברכה
יוסף בן-שושן
סלומון ברילול
שלמה קומט

יהודה שטרק
צבי יורטן
קלמן פולק
רוגן קאופמן
זבולון וגדני
ולי רוזנצוויג
יהודה שוטלנד
אברהם ברכה
יהודה ריטר
דן גילבר
יעקב זייד
בנימין מוקה
מרדכי שרמן
מנחם גרימברג
מורג' נויגבוירן
ישעיהו בירנבאום
רוני לוי
יצחק פלד
מנשה סעאת
בנימין דיסטל
דינר ניסים
יעקב אילוז

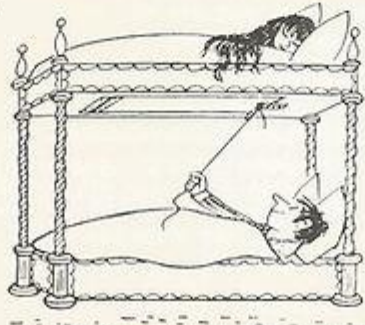
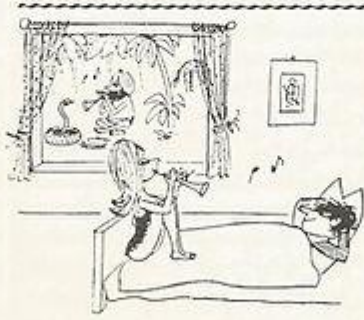
ברכות לעלייה בדרגה :

למכונאי רביעי — אברהם צור
למכונאי רביעי — אריה צוקרברג
לאלחוטאי — נתן סטמפלר
לחובל שני — מנשה שחר
לעוזר חשמלאי — חנן זלוטולוב.

לרבי החובל זאב קראוס
הסבא הראשון בין רביי החובלים
של חברת „אליים“

שפע ברכות להולדת ה'נפד'
ואיחולי שפע נכדים לעתיד.

הימאים, עובדי המשרד
והנהלת „אליים“



אלפי סוף

* ברכה כפולה שלוחה למכונאי שלישי
מנחם גרימברג על הצלתו בבחינות למ-
כונאי שלישי ולנישואיו עם בח"ל.
* לשלום סלם, כלכל ראשי, ולבניו עזרא
ויעקב סלם — מיטב ברכותינו לחגיגת
הברי-מצוה של הבן-האח.

ימאים !

פרסים בני עשרה דולאר
מחכים לכם על פתרון התש-
בץ ועל הצילום המוצלח.
ובכן, שלחו חומר, חברה !

בתנאים קשים ומצבי חירום. אלה הם הימאי המקצועיים של היום ואלה יהיו ימאי המחר ממשיכי מסורת ימאית גאה. לכל מקצוע ומקצוע ישנם ספחים הגורמים ליצירת דימוי שלילי לש האיש שמאחוריו, ומקצוע הימאות הינו בצדק או שלא בצדק אחד הפגיעים והרגישים ביותר, אולם אין ספק שראשיתו של תהליך תיקון הדימוי הינו בימאי עצמו ובגאוותו המקצועית. אצלנו ימאים רבים מרגישים מעין רג" שות אשמה — אומרת לי אשתו של רב חובל, אשה גאה וגאה מאד. הם כאילו מס" תובבים כשאות קין על מצחם ורבים מהם נוהגים להצטדק ולומר: אני ימאי, אבל עוד מעט ארד... אצל ימאים זרים שפגשתי באניות שלנו אין זה כך. המקצוע אצלם הוא מקור לכבוד ופרנסה, מקצוע העובר מאב לבן במשך דורות.

אשת ימאי ותיק אחרת מספרת לי: אני מלאת גאווה שבעלי רב חובל. גאווה זו ניסיתי להחזיר לילדתי. אני אומרת להם, כי בכתתם יש מספר ילדי רופאים, מספר ילדי מהנדסים, פקידים ושאר מק" צועות ואילו ילדי ימאים, ועוד יותר מזה, ילדי רב חובל — רק ילדי שלי.

בדברים אלה ובדומים להם, ששמעתי ממספר נשות ימאים, טמון ראשיתו של תהליך שינוי הדמוי והחדרת הגאווה המקצועית. יורדי הים שלנו קובלים על דמרי יים המשובש והמעוות בעיני הבריות. הם טוענים כי מתיחסים אליהם כאל הרפתק" נים ומבריחים, נכון, ישנן גם תופעות כא" לה, של בריחה ממסגרות נוקשות של חיים יבשתיים וגם של הברחות, לברוח למקצוע שפרנסה, חוויות, אתגרים וגאווה לאומית בצדו. איננה אלא בחירה חיובית ויוצרת. יורדי ים רבים בחרו במקצועם מתוך בחירה חופשית ואפשרויות רבות שהיו בגדר השגתם. הם בחרו בים מאהבת הים ומרחביו וההתמודדות עם בעיות אדם וכוחות טבע, גם כשיכולים היו להנות מהיי יומיים רגילים ופשוטים יותר, תוך לימוד מקצוע אחר. על בחירה זו חייבת להיות גאווה. והברחות — כן, העובדות מדברות בעד עצמן: ישנן כאלה, מחובתו של כל ימאי, איש מקצוע גאה, לעשות

כל שביכולתו כדי ליצור אורה ודימוי אחרים גם בענין זה, תהיה זו התחסדות וחוסר נאמנות למציאות אם ננסה למצוא הצדקות והסברים לתופעה שלילית זו. בטענה „ומה עם אחרים, האם ביניהם לא פשע נגע של טובות הנאה הקשורות ונובעות מתפקיד, עמדה או מקצוע מסו" ימיים? בטענה זו אין משום הלבנת והכ" שרת מעשי הברחה, שהם עבירות על חוק המדינה. אך ורק בידי הימאי האמצעים להסרת, או לפחות החלשת הרושם שנר" צר בצבור ויהיו עם מעשי הברחה.

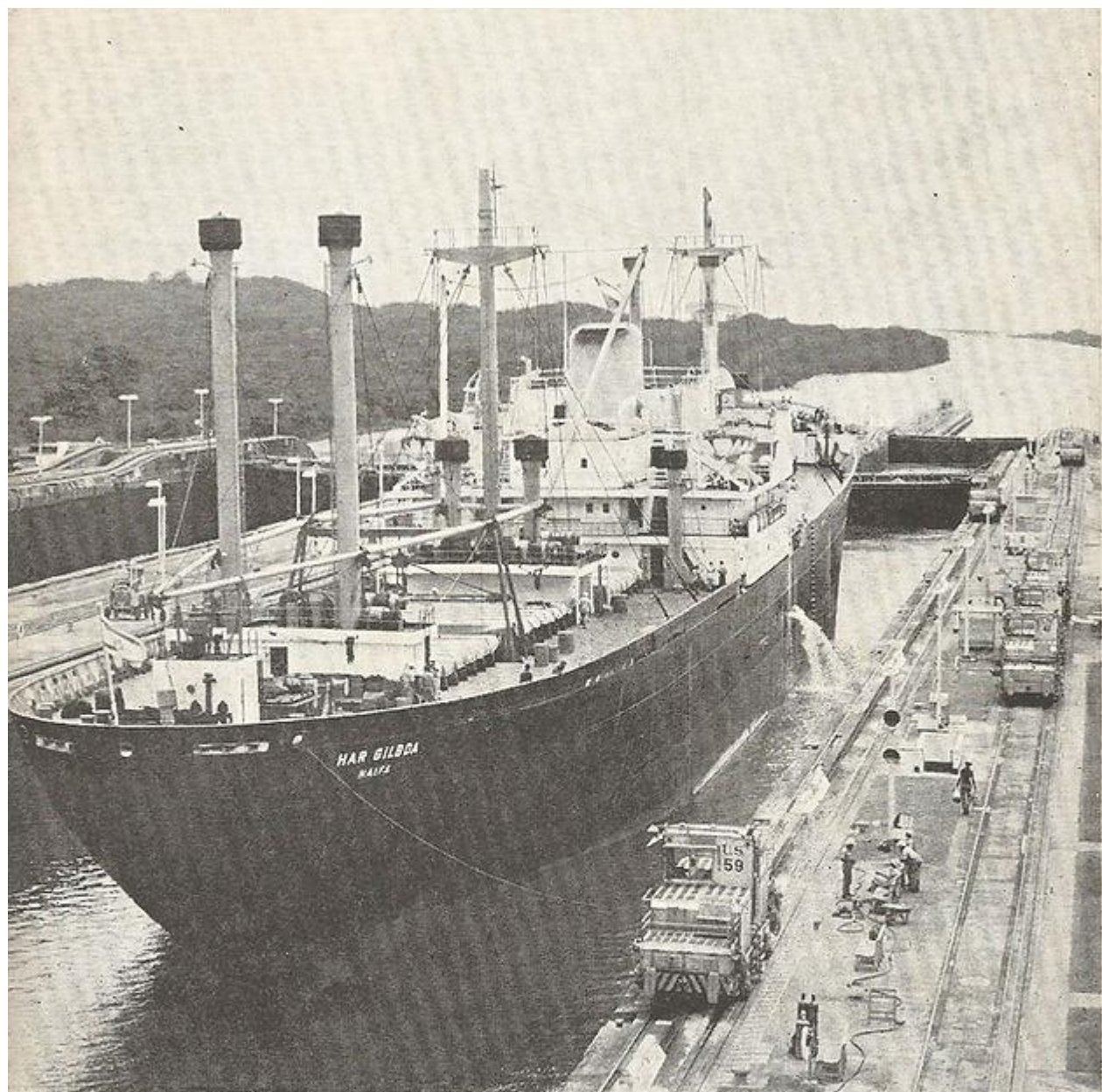
גאווה מקצועית מוצאת בטויה ברצון המשכיות המקצוע בתוך המשפחה — מסורת מקצועית משפחתית, מסתבר כי גם בתחום זה חסרים האבות הימאים שלנו את הגאווה הדרושה ורבים מהם לא רק שאינם מעודדים את ילדיהם, אלא נלחמים בהם כדי לשלם שלא ילכו בעק" בות אבותיהם, והרי בימי וזהרה של יש" ראל, ארץ עשרת השבטים, היתה לנו, לפי ההלכה, מסורת משפחתית שבטית מפוארת — „זבולון על חוף ימים יש" כוון...". אנחנו מעוניינים ביצירת המשכיות, אולם ההורים מתנגדים" אומר מר ר. פלצור מרשות שירותי הרווחה לימאים, במקרים רבים נטוש מאבק בין הורים לילדיהם, יש כאלה, כמוכן, שלבסוף נכנ" עים ושולחים את הילד לבית ספר ימי, הבן רוצה להזדהות עם דמות האב הימ" אי, ובאמת, מה יענה ימאי שזוף, אשר הוא ואניתו נאבקו עם איתני הטבע, אשר ראה עולם ומלואו וחוויותיו עשירות ומגוונות, אשר מפרנס את ביתו בכבוד ובעמל כפיים, מה יענה ימאי מקצועי גאה לשאלת בנו, שאהב את הים, „מה אתה רוצה, שאהיה, פקיד?".

חברות הספנות, גורמים ציבוריים הק" שורים בימאים ומשרדי ממשלה, מעוניי" נים לעודד המשכיות זו על ידי מענקי לימודים לילדי ימאים בבת ספר ימיים, המענקים שונים בגודלם ומספרם ויש שהם מכסים לא רק את שכר הלימוד, אלא גם את הוצאות הפנימיה. „אנו מצ" פים כי מספר ילדי הימאים, הלומדים בבתי ספר ימיים ונהנים מהמענקים שלנו, ילך ויגדל" נאמר ב„ידיעות" לימאי ומש" פחתו מחודש ינואר 1970, היוצא לאור על ידי הרשות לשירותי רווחה לימאים, לא רק המשכיות ורכישת מקצוע הימ" אות הם מענינם של חברות הספנות. החב" רות מעונינות, מאפשרות ומעודדות את

אנשיהם לקחת חלק בקורסים ומבחנים המקדמים את הימים בסולם הדרגות.

ימאים רבים יודעים לספר על חובתם הגדולה למקצועם, מקצוע בו אפשר, תוך תקופה קצרה, יחסית, להגיע לדרגות קצ" נה גם לאלה אשר התחילו כדרוגים. „היי" תי בן 15 כשהלכתי לבית ספר הימי בעכו, הלכתי כי רציתי, זה הבטיח לי מקצוע, פרנסה, סיכויי התקדמות וחוויות" — אומר ד. קצין צעיר באנית סוחר. ההליכה לים עשתה ממני בן-אדם, הצלחתי להת" מודד עם תנאים קשים ולימודים, אני אר" הב את הים, את החיים והעבודה באניה, את המסגרת הזו שמי יודע מה הייתי היום בחיים בלעדית, אני רואה את החב" רים אתם הסתובבתי כשהייתי נער, היום אני מתביש בחלק מהם, בטלנים המתעס" קים בכל מיני עסוקים אפלים, אני — יש לי מקצוע, פרנסה ומסגרת, אני קצין בצי הסוחר", לשאלתי מה קנה בניסיעתו האחרונה, הסתכל בי במבט תמוה ואמר „אני לא סוחר, אני ימאי... הלכתי לים, כי רציתי בכך ואולי גם הטוב הכל כלי השפיע, עבודתי שנים והתקדמתי, ירדתי לחף ללימודים, ולבחינות קצ" נה והנה היום אני רב חובל, כל מה שיש לי, מכל הבחינות, אני חייב לים", מוסיפה אחריו אשתו: „קיימים אמנם קש" יים ובעיות המיוחדים לנו, נשות וילדי הימאים, תקופות ממושכות אנחנו נושאות יחידות בעול המשפחה, בגידול הילדים תוך דאגה מתמדת לשלום הבעלים שלנו, אולם — זה המקצוע של בעלי, הוא מרוצה וגם אני, לא אוריד אותו מהים", אם אחרת, אשת מכוואי על אנית משא, כאילו מסבירה לי, יש להוביל את התפ" זים לאירופה, אפילו ילדי יודעים זאת, וזה עבודתו של בעלי ועליה פרנסתו, אנו אורזים את המזונות של אבא ביחד, למדנו להתארגן עם התנאים המיוחדים של משפחת ימאי — מכוואי".

בעיות הימאי ומשפחתו מיוחדות הן עקב סיבות מובנות הנובעות ממהות עבו" דתו, חלקן ניתנות לפתרון, או לפחות להחלשה והקלת עולם ולפיצוי מתאים למחודלים האופייניים למקצוע זה, הדברים נתונים בידי חברות הספנות וגורמים סמ" שלתיים מתד והימאים מאידך. הבנה גי" שה נכונה לתנאי עבודתו ובעיותיו המיוחדות של הימאי, עשויים, ללא ספק, לעזור לשינוי דמותו בעיני הצבור, אולם עיקרו של התהליך מופקד בידי הימאי עצמו.



M/V "Har Gilboa" in the Panama Canal

א/מ, "הריגלבו" בתעלת פנאמה

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF CARGO SHIPS "EL YAM" LTD.

N° 31

Summer 1970

Printed in Israel