





## זקור על ...

### דני מאירוביץ, מכונאי ראשי

אם משהו ירצה פעם לעשות סרט על הימאים הישראלים, אין לי ספק שלא יבחר בדני מאירוביץ לשחק בתפקיד הראשי. שלא תהיה טעות: דני הוא בהחלט טיפוס מעניין. אבל הוא איננו האב טיפוס של הימאי הישראלי המצוי. או קיי. אני כבר עוזב את הסופרלטיבים ועובר לסיפור עצמו.

דני מאירוביץ נולד בתל אביב, ב־1936. אבא שלו היה פועל בחברת האשלג בים המלח ולכן המשפחה עברה להתגורר בשכונת הפועלים בקליה. בסוף 1947 עם ההחלטה באום על חלוקת ארץ ישראל, התגברה המתיחות בארץ והחיים בשכונה הקטנה והמבודדת הפכו מסוכנים מאד. הגברים אמנם נשארו במקום כדי להמשיך ולתפעל את המפעל כל עוד אפשר היה, אבל הנשים והילדים פונו לעורף הבטוח יחסית, לתל־אביב.

דני סיים שם את בית הספר העממי והמשיך את לימודיו בבית ספר מקצועי, במגמה למסגרות מכנית. הוא הצטרף לתנועה המאוחדת והתגייס לנחל כחבר גרעין. עם סיום השירות הצבאי הלך דני עם החברים לקיבוץ מעיין ברוך שבאצבע הגליל ועבד כרועה צאן משך שנה וחצי. בעבודה הזאת, אחס יודעים, יש הרבה זמן למחשבות על החיים ועל הקיום וזה קרה גם לדני. לאט לאט הוא הגיע למסקנה שללכת אחרי הצאן זה לא בשבילו ומה שצריך עכשיו לעשות זה לראות את העולם הגדול. אבל, כאשר אתה קיבוצניק תפרן ואין לך גרוש על הנשמה, הדרך הטובה ביותר לממש את החלום, הוא לעלות על אניה.

השנה היא 1957 ודני עולה על ה"שומרון" של צים. בשל הרקע המקצועי שלו מינוהו קרט מכונה. שלוש שנים הוא הפליג ואז גילה לפתע שהוא נדבק ב"מחלת היס" והוא פשוט אוהב את זה. ומה שהחל כהרפתקה הפך לצורך, לאורח חיים. באותו זמן הוא נושא לאישה את שרה, אבל היה ברור מראש, שהנישואין אינם באים על חשבון היס.

דני התקדם בסולם הדרגות וב־1966 הוא כבר מכונאי ראשי. את כל ההכשרה, למעט קורס אחד בעכו הוא עושה בכוחות עצמו ולא בלימודים פורמליים. כך זה נמשך עד 1969, שאז קיבל הצעה לרכז את המחלקה הימית בבית הספר "אורט" בנתניה והוא



*דני מאירוביץ*

רפאל רקנאטי, מנכ"ל

השנה שחלפה היתה שנה קשה לכלכלת ישראל, המצויה היום במשבר חמור.

האינפלציה דהרה לשעור חסר תקדים, ומאזן התשלומים התדרדר לגרעון עמוק. הדבר בא לידי ביטוי מדאיג בהרעת יתרות מטבע החוץ. אנו תקווה שתכנית ההבראה תבטיח צע ללא אחור.

הכלכלה העולמית החלה להתאושש ובראש ובראשונה, כלכלת ארצות הברית התגברה על המשבר הכלכלי והצליחה להאיט את קצב האינפלציה בצורה משמעותית.

המשבר בענף הספנות נמשך ועדיין קשה לראות את קיצו. מצבן הכלכלי הקשה של הארצות המתפתחות, הן בדרום אמריקה והן באפריקה, המחסור החמור במטבע זר, בו שרויות ברית המועצות וגרורותיה — מחסרן שאינו מאפשר להן להגדיל אפילו את היבוא החיוני ביותר — והעודף העולמי בטונגי ובמספר האניות הזמינות להובלה, הם עדין הגורמים המונעים מהספנות העולמית מלהתאושש.

כבעבר, המציאות בספנות מאלצת אותנו לנקוט בפעולות חסכוניות והתיעלות. בעוד שברוב מרכיבי הוצאות התפעול, כגון: תיקונים, אספקה, בטוח וכו' אנו ברי תח' רות, הרי במרכיב שכר העבודה, העלויות שלנו עולות בהרבה על מתחרינו, ואין אנו יכולים להתחרות בהם. לכן, באם אנו רוצים להשרד, חובה עלינו להוריד את עלותו של מרכיב זה ע"י פעולות יעול שתצמצמנה את מספר אנשי הצוות הדרושים לאיוש האניות.

בהקשר זה, אנו מוכרים בעקביות את האניות הישנות ומתכננים רכישת אניות חדשות, כשיראה לנו שיש לנו סיכויים לתפעול ריווחי בעתיד הנראה לעין.

כלנו מצווים, הן בגלל המצב הכלכלי במדינה והן בגלל המשבר המתמשך בספנות, להדק את ה-

החליט לקחת את הגיבוב הזה. שלוש שנים עסק בחינוך ואז באה הצעה מפתה נוספת: להיות מפקח ימי בחברת "מריקו שיפינג". התפקיד היה קוסם מאד. הרבה חוגלארין. טיסות טרנסאטלנטיות בקצב מטורף. היום פה, מאר שם. בארבעת השנים שעבד בחברה הקיף את העולם לפחות פעמיים.

ב־1976 קרא לו אייק אהרונוביץ והציע לו להיות מפקח ימי בחברת הספנות שלו: "אניות הדר". דני נענה בשמחה.

הספינות של אייק הובילו פרי הדר לאיראן ולמזרח הרחוק והנה לכם מסלול טיסות חדש לישראל שאוהב לראות עולם. אבל ב־1979 עלה תומייני לשלטון והקו לאיראן נסגר. אייק חיסל את החברה ודני שוב יצא לשוק. נטיית הלב הטבעית לחזור לים. האישה רצתה שישאר על היבשה. תוך כדי ההתלבטויות באה הצעה מתברת רוזנפלד להיות מפקח ימי אצלם. דני קיבל את התפקיד. אבל, אחרי שנה הוא נשכר. הוא ירע שאם אי פעם הוא עוד ירצה לשוב לים, עכשיו זה הזמן. יותר מדי שנים הוא עכבר יבשה והמקצוע מתחיל לברוח מן הידיים. חוץ מזה, האינפלציה — גורם בלתי משמעותי עד אז — החלה להשתולל והשכר נשחק ונשחק.

שרה הבינה את המצב. חוץ מזה, הבנות (שתיים!) כבר גדלו ועתה, יחסית קל יותר קטאבא נעדר מן הבית, מאשר כשהיו קטנות. דני עתיר הניסיון והקשרים נמצא במצב, שהוא יכול היה לבחור את מקום העבודה. והוא בחר ב"אליים". למה? דני הכיר את הספנות הישראלית לפני ולפנים וכבר מומן עמד על סגולותיה של החברה הזו. עכשיו, לאחר 4 שנים של עבודה ב"אליים" כמכונאי ראשי, הוא גם יודע להגדיר בצורה מדוייקת: חברה מאד מסודרת, פיקוח יוצא מן הכלל, המשרד נוחן בקינג מצויין. יש הרגשה של קשר עם האניה והחברה, זה לא מקום שאתה עובד בו, רק מפני שאתה מוכרח. רק מילים טובות יש לו על "אליים" וטוב לשמוע.

עכשיו דני מכונאי ראשי של ה"ליאון" (קורם לכן הפליג על ה"הקסאגורס" ועל ה"אריאלה ג'י"). הוא משבח את המכונה, שלמרות שהיא כבר בת 14, הרי השיפועים שעברה עם הכנסת האוטומציה לחדר המכונות, הפכה אותה אמינה ומתקדמת, הוא אומר. תוך שהוא מקיש שלוש פעמים בשולחן וכעקבותיו גם שרה אשתו.

אני מתייך. אתה הרי בן אדם רציני. אתה באמת סבור שהנקישה בעץ עוזרת? תשמע סיפור, הוא אומר לי. כשהייתי מפקח הגעתי לנמל אתר במפרץ הפרסי. שם עלייתו על

ספינה שהיתה קשורה לספינת גרר. פתאום הבחנתי בשירה של עכברים שנוטשים את הספינה שהייתי עליה אל ספינת גרר. אמרתי לרב החובל, בעחוק כמובן: אני לא יודע מה אתה הולך לעשות, אבל אני, במקומך, לא הייתי מפליג על הספינה הזו. שנינו צחקנו. סף הסיפור, שהאניה הפליגה מן הנמל ועלתה על שרטון בעומאן. אז התשובה לשאלה שלך, שזה בהחלט עוזר, עובדה. תורה ל"ליאון". הצוות שתחת פיקודי, אומר דני, הוא טוב ועתיר ניסיון ואין להשוותו לצוותות אחרים שפגשתי. באמת שאני לא רוצה לפגוע באחרים, אבל זה הבל של יום ולילה. לאנשים יש מודעות ואחריות ובדרך כלל, כולם מרוצים.

אני תוהה על ההבדל הזה, שהרי השכר אותו שכר, העבודה אותה עבודה. דני מסביר: יש מקומות שהתפתחו בהם נורמות אחרות של יחס לעבודה — "לעבוד פחות", "לא להתאמץ". ואם מאפשרים לאנשים להחזיק בנורמות הללו, סופו של דבר שזה הופך להיות דפוס התנהגות קבוע. וכך אתה הפסדת את המלחמה. איך מתגברים על זה? — על ידי חינוך, דוגמא אישית, הצבת דרישות גבוהה שיש להן כיסוי, מתן יחס טוב לאנשים, הערכה ועידוד של הישגים, יכולת פיקוד והנהגה.

אני מבקש מדני לשרטט לפני תמונה של יום אידיאלי על הים. או ככה זה נשמע. לקום בשש בבקר, לחפש ברדיו את יומן הבוקר של "קול ישראל", כדי לדעת מה קודה הבית. ללכת לעבודה בשמונה. לנות בצהריים, לבצע עבודות נוספות, לפי הצורך. ללכת שעה על הסיפון כדי לשמור על הכושר הגופני. לרחוץ בכריכה. לצפות בסרט בווידיאו. לקרוא ספר טוב. לפעמים זה יוצא.

דני מדבר על האיוון הנכון שקיים בין העבודה בים לבין החופשה הארוכה על החוף, שמאפשרת לך להקדיש זמן גם לדברים אחרים שיש לך ענין בהם. קורם כל המשפחה, כמובן, ואחר כך הלימודים. לימודים? מזה כמה שנים, שדני ושרה לומדים יחדיו באוניברסיטה העברית הירושלם. אגב, גם הבת הגדולה לומדת שם, ושלושת הסטודנטים מרכיב להיפגש והשמחה רבה, ואלה הקורסים שלקחו עד עכשיו: מבוא לאמנות ימי הביניים, מבוא לאמנות הרנסנס, מבוא למקרא, התפילה במקרא, פרקים בספר שופטים.

אין לי שאיפות לחואר, אומר דני. אני רוצה רק ליהנות מכל הרצאה ולפתוח את העיניים לדברים, שמשך שנים לא הייתי מסתכל עליהם.

הנה, הייתי המון פעמים בוונציה ובגנואה ומקסימוס היינו לוקחים אוטובוס לראות את המגדל העקום בפזיה. עכשיו זה אחרת. לא

מומן נסעתי עם שרה לצפון איטליה ורצנו מקאפלה לקאפלה, ממורדאון למורדאון, כדי לראות יצירות אמנות של ימי הביניים והרנסנס. דני מאירוביץ — קיבוצניק, מורה, סטודנט לאמנות ולמקרא — אבל קודם כל ימאי. ימאי עברי בעל תודעה. אני מסיים את הסיפור בכמה ציטוטים מפיו.

כשהתחלתי להפליג הייתי מאד גאה על כך. חשבתי שאני עושה דבר ציוני לעולא ולעולא. לצערי, מרבית הצעירים היום אינם חשים כמוני. רק מעטים רוצים להיות ימאים והמניע העיקרי הוא השכר. אפילו לראות עולם זה כבר לא "ביג דיל" בשביל הצעירים של ימינו. אני עצמי אוהב מאד את העבודה. אני יודע, שזה דבר שהמדינה צריכה לו. אם אני לא אעשה זאת, יעשה זאת במקומי ימאי זר. כמה זמן עוד אפשר למשוך? — כמו שאני רואה עכשיו (הקש בעץ) — אני מקווה שזה יהיה עד לפנסיה.

דני מאירוביץ, לא אבטיפוס. אבל בהחלט טיפוס. אמרתי לכם.



# אלה שלא נשברו

מחקר חדש על משפחות הימאים בישראל

בארץ, אי שהם חיים בה לפחות 20 שנה, הגיל הממוצע של הבעלים הוא 43, של הנשים 41 ושל הילדים 12, כשהילד ה- גדול ביותר הוא בן 40 והקטן ביותר בן שנה. מספר הילדים הממוצע במשפחת ימאים הוא 2.6, וזה קטן אך במעט מ- המספר הממוצע בקרב האוכלוסייה היהודית בישראל, שהוא 2.7. 60 אחוזים מן הנחקרים הם בנים ובנות למשפחות של ארבעה ילדים ויותר. לימאי הממוצע ו' אשתו הם בעלי השכלה תיכונית חלקית, כאשר האשה למדה, בממוצע, שנה אחת יותר מהבעל.

קבוצת שאלות נוספת עוסקת בעבודה. הימאים נשאלו על הוותק ביים ובתפקיד, על הדרגה ועל התפקידים שמלאו לאחרונה. לשני בני הזוג הוגג הופנו שאלות על החברה המעסיקה ועל יתרונותיה ומגב- לותיה של העבודה ביים. נדונה גם עברי דת האשה מחוץ למשק הבית. לדעתם של 69 אחוזים מן הימאים, ה' עבודה ביים, "מתאימה להיות קריירה לכל החיים". על "סיפוק אישי רב" או "סיפוק אישי בדרך כלל" מדווחים 63 אחוזים מהם.

גם הימאים וגם נשותיהם רואים את היתרון הגדול של העבודה ביים בשכר הגבוה שמשתלם בה. רק 23.7 אחוזים מן הנשים עובדות מחוץ לבית, לעומת 40 אחוזים מן הנשים הנשואות באוכלוסייה היהודית הכללית.

שני בני הזוג נשאלו גם על חלוקת תפקידים, קבלת החלטות, היחסים שביניהם והיחסים של כל אחד מהם עם הילדים. הקבוצה האחרונה של השאלות עוסקת ביחסים של הנחקרים לגורמי חוץ, כגון משפחות המוצא, מוסדות וחברים. את החומר הרב שנאסף, ניתחה והבה לב על פי התיאוריות המקובלות במרעי החברה ביחס למשפחות הנתונות במש' כר בשל העדרות האב. זהו ארבעה צי' רופים שונים של קשיים, שמקורם בעצם הפרידה.

הדעה הקדומה גורסת, שעבודה ביים לא משתלבת בדיוק עם חיי משפחה תקינים. אפשר לנסח אחרת: יש נוסחאות טובות יותר לחיים הרמוניים עם האשה, לגידול הילדים ללא בעיות מיוחדות, לטיפוח הקשרים עם החברים ובני המשפחה האחרים.

אבל המחקר המדעי מפריך את הדעה הקדומה. נכון יותר, המסקנות שלו הן הפוכות כמעט.

זהבה לב, מן החוג לסוציולוגיה באוניברסיטת חיפה, חקרה את דפוסי ההתנהגות של משפחות הימאים הישראלים. היא תישאלה 131 זוגות שבהם הבעל מפליג בצי הסוחר.

הצלחה מקצועית (משפחות מנהלים ב- חברות מנהלים מסחריות גדולות ב- ארה"ב).

האחרונים נעדרים מן הבית לתקופות קצרות אך לעיתים תכופות מאוד. כשם שהם שונים זה מזה, כל אחד מן המק- רים האלה וכולם יחד שונים ממקרה הימאי הישראלי. למרות השוני, יש מכנה משותף: קשיי האירוע, היא ה' פרידה, גורמים לתחושת משבר, המובילה לניצול משאבים ופיתוח דפוסי התמודד- דות, כדי לצאת מן המשבר.

תומר המחקר נשאב משאלונים מפור- טים מאד, אשר הוגשו ל-24 רבי חובלים ומכונאים ראשיים, 36 קצינים אחרים, 71 דירוגים ונשות כל הימאים האלה. כל אוכלוסית המחקר היתה נשואה לפחות שנתיים, בעת המחקר, שנערך בשנת 1983.

כל הבעלים היו או ימאים פעילים בחברת, "צים". שני שאלונים הועברו לכל זוג בעת רדת הבעל מן האניה, כך ש' ניתן היה לראיין את הבעל ואת האשה בעת ובעונה אחת, כשהם יושבים בביתם בחדרים נפרדים. התשובות נמסרו בעי' לוס שם.

לאשה הופנו 186 שאלות סגורות, ש- בכל אחת מהן היה עליה לבחור בין כמה תשובות נתונות, ולבעל 143 שאלות כאלה. קבוצת השאלות הראשונה התייחסה לנתונים דמוגרפיים: גיל, ותק ב' ארץ, משפחת המוצא המשפחה המשו- תפת, השכלה.

מתברר, שהנחקרים הטיפוסיים נולדו

לקבוצת המחקר נבחרו בעלי משפחות, אשר מפליגים בין שנתיים לשלושים שנה ויותר. לשלושים אחוז מהם יש עשרים שנות פעילות ימית מאחוריהם, שפירושו עשרים שנה של פרידות ל- תקופת מחודש ימים עד ארבעה חוד- שים. באורח חיים שכזה, האירגון, כלומר החברה המעסיקה והמשפחה מתחרים על ה' הבעל/האב/הימאי, כשיד האירגון על ה' תחתונה, מציינת זהבה. היא עצמה מכירה מקרוב את אורח החיים הזה לאורך כ' 25 שנה, בהיותה אשתו של הימאי חיים לב.

חדשנות העבודה של זהבה לב היא בנקודת המוצא שלה. מחקרים קודמים, אשר טיפלו בבעית העזיבה הגדולה ו- הצטרפות המועטה של ישראלים לצי הסוחר, תפסו את משפחות הימאים כ' יחידות סבילות, קבוצה מיוחדת של "מסכנים" שיש לעזור להם בצורות שרי- גות, על מנת שתלחצנה פחות על ה' ימאי לעזוב את הים. המחקר של זהבה, מתייחס למשפחת הימאי כ'יחידה פעילה, המגייסת משאבים ומפתחת דפוסי הת- מודדות, כדי לקדם את, "קשיי האירוע", כלשון הסוציאלוגים, הנלווים לפרידות מן הבעל/האב ובמידה מסוימת גם לשובו.

גישה זו מיושמת במחקרים אמריקניים מן העשור האחרון על משפחות הנתר- גות במשבר, בשל העדרות האב. עצם הפרידה גורם לקשיים ולצורך להתמודד, כאשר הפרידה נגרמת בשל מלחמה (מש' פחות השבויים האמריקניים בוויטנאם), בשל פשע (משפחות אסירים), או בשל

קשוי הנשים, כפי שהוגדרו על ידן, התיחסו, בעיקר, לריחוק של הבעל מן הבית. הקשיים של הבעל התבטאו, לרוב, ברגשי אשם שהוא חס, עקב העדרויותו התכופות והממושכות.

כדי להתמודד מול הקשיים הללו מנצלים שני בני הזוג את פוטנציאל העימות שאחד המרכיבים החשובים שלו הוא הדימוי החיובי שיש לכל אחד מ-הם בעיני השני ובעיני עצמו. הימאי נותן לאשתו, "ציונים גבוהים" כרעיה חמה ונאמנה לו, כאם טובה לילדיו, כבת טובה להוריה, ככלה טובה להוריו, וכחברה טובה לזולת. אם היא עוברת, טוב הבר, מפני שזה גורם לה סיפוק.

אם אין היא עוברת, גם זה טוב מפני שכך הילדים מטופלים היטב ומפני שבכך הכל, הוא משתכר די כסף לכלכלת ה-משפחה. איש מבין הימאים לא ציין, שעבודת אשתו, אינה בסדר מפני שהי-בית והילדים טובלים". רק 10 אחוזים מצאו, שאי יציאתה של האשה לעבודה, אינה בסדר, מפני שאין לה ענין בחיים מחוץ לבית", או, "מפני שאשה צריכה לעזור לבעלה". הימאי רואה את עצמו נדיב ולא קמצן, עליו ולא עצוב, תקיף ומכובד בהפלגה וגם בבית, מתוח בהפ-לגה ורגשן בבית. האשה, מצדה, נוטה לראות את בעלה נדיב, עליו, בטוח כי עצמו ומכובד. את עצמה היא רואה כי אשת ימאי עצמאית, ואם, בת, וחברה טובה.

ניצול משאבים מחוץ לתא המשפחתי הוא מוגבל. כשזה נעשה, המטרה היא להפיג את הרגשת הבדידות, ולעיתים נדירות בשל סיבות חומריות. או נעזרות הנשים על ידי משפחות המוצא ועיי-חברים, בכללם משפחות ימאים. נדיר מאוד, שמשפחת ימאי תעבור להתגורר אצל הורי האשה או אצל הורי הבעל, אפילו כאשר הוא בהפלגה ארוכה. משפחות הקצינים נעזרות יותר על ידי חברים בעוד שמשפחות הדירוגיים נעז-רות יותר על ידי בני משפחה. כשליש מן הנשים דיווחו על שינויים לרעה בהתנהגות ילדיהן, לאחר שאביהם הפליג. אף על פי כן, רק ששה אחוזים מהן פנו לפסיכולוג או לעובדת הסוציאל-לית של החברה. לשרותי הרווחה פנו רק 19 אחוזים. אי יציאה לעבודה היא בין דפוסי ה-

התמודדות החשובים של אשת הימאי ישראל. לעיתים קרובות ענו המראינות על שאלות בדבר המנעותן מעבודה, ב-שאלה משלהן: "לא מספיק שהוא לא בבית, שגם אני לא אהיה בבית?" נוסף על כך, האשה רוצה להיות פנויה להפליג עם בעלה כשמגיע תורם להנות מוכות זו. לטובת הבית והילדים היא גם ממעטת לצאת ללימודים סדירים. זהבה לב עצמה התחילה ללמוד באוניברסיטה רק שבנוי-תיה הגיעו לגיל 18 ו-16. הבדידות ו-חוסר הפעילות החברתית מעיקות על אשת הימאי כל הזמן, או רוב הזמן, אבל היא יוצאת אך מעט לפעילות התנדבות, או לבילוי חברתי עם משפחות אחרות, כולל משפחות ימאים, לעומת זאת, היא מקפידה על סדר יום קבוע במשק הבית ובטיפול בילדים.

ההתקפה האישית בחיזוק התא ה-המשפחתי ואחדותו וההישארות בבית תוך מודעות למטרה זו, היא היא ההת-מודדות של אשת הימאי בארץ. שלא כמו הנשים האמריקאיות, שנחקרו על דפוסי התמודדותן, הישראלית איננה מ-חפשת ענין מחוץ לבית כדי להתמודד, מציינת זהבה.

דרוש פה טיפוח נדיר של עצמאות ו-חזרנות. העצמאות והביטחון העצמי דרו-ים, כדי להתמודד עם אורח החיים ה-מיוחד שלה. יחד עם זה, במקרים רבים על אשת הימאי לוותר על עבודה ול-י מודים שהם מקורות חשובים של סיפוק

לאשה בעלת אופי כשלה, אשר בעלה אינו מפליג.

החזקרת מבדילה היטב בין העדרות פיזית של הבעל מן הבית, לבין העדרות פסיכולוגית שלו. הבעל יכול להיות נוכח גם כשהוא רחוק, זאת על ידי שיחות טלפון מן הנמלים בדרך ועל ידי משלוח מכתבים. רק מיעוט של הנשים כותבות לכל נמל: ממילא הוא מצלצל לנו כש-הוא מגיע לנמל, אומרות רובן. אם ה-ימאי נלקח בחשבון בתכניות ובהחלטות הנעשות במשפחה בהעדרו, אם שמו נזכר בחיי היום יום של המשפחה, נוכחותו מתגברת, ונמנעים ועוועים בשוכו מן הים.

אפשר גם אחרת: ניתן, לסגור שורות" ולחלק את כל תפקידי הבעל/האב בין בני המשפחה האחרים, גם למעט בקשר. אמנם, ניתן לתפקד כך בצורה סבירה, מאוד, אך משבר חדש יפרוץ עם יובו. המחקר דוחה חד-משמעית את הטענה, שמשפחות הימאים הישראליות הן מש-פחות חדי-הוריות. הסיבות לעמדה זו, הן הנוכחות הפסיכולוגית של האב, על אף ריתוקו הפיזי, ונוכחות האשה והילדים אצלו, כשהוא מפליג בנפש חצויה. מצטיירת כאן תמונה של קשיים מיו-חדים ומעיקים, יחד עם שיתוף פעולה והערכה הדדית שיש בהם כדי לעזור קינאה אצל משפחות ישראליות רבות שחיות על החוף.

בטי סינגר

## שאלות ותשובות במסגרת המחקר

חברת הספנות, בה אתה עובד, עד כמה היא:

1	2	3	4	5
בכלל לא	במידה מעטה	במידה מסוימת	במידה רבה	הרבה מאד
				1. מאפשרת לך לבחור אגיה על פי רצונך? 4%
28.2%	23.7%	34.4%	9.7%	2. מאפשרת לך לבחור קו הפלגה על פי רצונך? 3.8%
33.8%	24.6%	28.5%	9.3%	3. מאפשרת לך לבחור את מעדי חופשתך? 4%
25.8%	18.0%	35.0%	17.2%	4. מאפשרת לך לבחור משך חופשותך? 3.9%
22.1%	19.7%	36.2%	18.1%	

הדברים הרשומים מטה, עד כמה הם מנעימים את חופשת החוף שלך?

	1	2	3	4	5
	בכלל לא	במידה מועטה	במידה מסוימת	רבה	במידה רבה מאד
1. היכולת לעשות דברים כרצונך	3.1%	3.9%	4.7%	19.5%	68.8%
2. היכולת לקיים חיי משפחה תקינים	0.0%	0.8%	5.4%	21.5%	72.3%
3. היכולת לחדש את הקשר עם קרובי משפחה	2.3%	4.7%	12.4%	18.6%	62.0%
4. היכולת לחדש את הקשר עם חברים	2.3%	4.7%	13.2%	20.1%	59.7%
5. ההרגשה שהנך ראש משפחה לכל דבר	3.9%	4.7%	8.6%	15.6%	67.2%

הדברים הרשומים מטה, עד כמה הם מקשים עליך את חופשת החוף של

	1	2	3	4	5
	בכלל לא	במידה מועטה	במידה מסוימת	רבה	במידה רבה מאד
1. הבטלה	55.6%	18.5%	9.7%	8.9%	7.3%
2. סכסוכים עם האשה	65.0%	23.0%	8.0%	1.0%	3.0%
3. סכסוכים עם הילדים	76.8%	19.2%	2.4%	0.8%	0.8%
4. בעיות המאפינות חיי חוף	62.9%	19.0%	13.7%	2.4%	1.6%
5. ההרגשה שאתה אורח בבית	74.6%	14.3%	6.3%	2.4%	2.4%



	1	2	3	4	5
	בכלל לא	במידה מועטה	במידה מסוימת	במידה רבה	הרבה מאד
5. מאפשרת לך להגשים את חכניותך הפרטיות?	19.8%	21.4%	33.3%	21.4%	4.1%
6. מאפשרת לך לצרף את משפחתך להפלגה מעבר למה שמגיע לך?	17.5%	20.6%	28.6%	27.8%	5.5%
7. מגלה יחס הערכה לעבודתך בצורת מענקים כספיים	52.4%	14.5%	20.1%	12.1%	9.0%
8. מגלה יחס הערכה לעבודתך בצורת מכתבי תודה והערכה.	35.5%	16.1%	21.8%	22.6%	4.0%
האם הערותך מהכית לצורך עבודתך מציקה על מצפונך?	56.4%				
1. כן, כך זה בכל הפלגה והפלגה.	11.1%				
2. כן, רק כשאני יודע שהתעוררו בעיות בבית	15.1%				
3. כן, רק כשאני נמצא בהפלגה ארוכה	11.9%				
4. אני בדיכ שלם עם עצמי	5.5%				
5. אני תמיד שלם עם עצמי					
האם אתך מנסה להתערב בעניני עבודתך?	3.0%				
1. בדיכ	25.0%				
2. לפעמים	72.0%				
3. אף פעם					
כיצד אתה מגיב על כך?					
1. אני אדיש	20.0%				
2. אני שוקל את דבריה	70.0%				
3. אני מקבל דעתה	10.0%				
האם אתך מנסה להפעיל עליך לחץ לעזוב את היס?	12.0%				
1. בדיכ	23.0%				
2. לפעמים	65.0%				
3. אף פעם					
כיצד אתה מגיב על כך?					
1. אני אדיש לטענותיה	17.6%				
2. אני שוקל את דבריה	71.6%				
3. אני דוחה בכל תוקף את טענותיה	10.8%				
בעת היותך בחופשת חוף האם קורה לך ש- הנך משתוקק לחזור כבר לאניה	29.0%				
1. כן	71.0%				
2. לא					
הנך חש צער על החופשה ההולכת ונגמרת	37.6%				
1. כן	62.4%				
2. לא					

# הנה זדני האחרונה...

רשומים מן המסע האחרון של "ערד"  
על פי סיפורם של הקצין השלישי אבי מיטק  
והאלחוטאי יורם בטלהיים

הפלגה רבים לפני הוחלט לעגון בגיב' רלטר לצורך גילוח נוסף.

בסך הכל, בקטעים רבים היתה לימי-איים תחושה שזהו מסע נופש. היחסים בין הקצינים לצוות היו מאד לא רשימיים. למשל, כולם אכלו בצוותא ולא בחדרי אוכל נפרדים, כנהוג. כל יום שישי עשו ברביקו בירכתיים והיה בשר בשפע. וכיוון שזה היה כמו נופש, אז הקפידו לרחוץ בבריכה יום יום. האשלג נפרק בשלושה נמלים — בולטימור, גורפאלק וברינסטויק — החניה בכל מקום היתה, איפוא, קצרה מאד ואחר כך הפ-

ליגה ה, "ערד" לגי יורק לטעון שם גרוט-אות. זו היתה חוויה מעניינת מאד, הדי מפגש עם הגרוטאות הללו. בעלי הנשמה הרגישו ודאי השגחו, שיש כאן צרוף מקרים מזור, כאשר המטען והאניה ה- נושאת אותו מיועדים, בעצם, לאותה מטרה. החברה המעשיים יותר התפעלו ממה שהאמריקנים מכנים, משום מה, "ג'אנק", ואנחנו אף פעם לא מבינים מדוע. מה לא היה שם, בין הגרוט-אות? — מכונות להעתקת מסמכים, רדיאטורים, קרבורטורים, מכסחות דשא, שרשראות חדשות, מנועים, כלי עבודה. תאוות לעיניים. החברה לא התאפקו, פרקו כמה מכסחות דשא והרכיבו מהן קארטינג. בפנמה קנה רב המלחים פחית של בניין, תידלקו את המנוע, וזה פעל. זה לא היה פשוט להשיג את הדלק הזה, שכן בפנמה הוכרו או מצב חרום מחשש להפיכה. כשבדו הפח, עבר רב המלחים בין משמרות של היילים חשד-ניים מאד, שנעצו מבטים בו ובפח חלי-פות, עד שהתירו לו לעבור.

פנמה נשארה מאחור והמנועים נשאו את הספינה לגמל לוס אנג'לס, לצורך תידלוק ואספקה. משם הפליגו לגמל

מבחינות מסוימות, מסעה האחרון של ה, "ערד" מחיפה למפעל הגרוטאות שבטייוואן, דומה היה לאופן, שבו מסתלק אדם שבע ימים מן העולם הזה. נסיסה ארוכה, מלווה בהבזקי זכרונות על עבר מפואר, אך רובה צער וחוסר אונים, על שהנה, עוד מעט, כל זה נגמר. רגעים לא מכובדים של השפלה, עקב הגיל ומנגד, שמץ גאווה, שעדיין מושכים איכ-שהו. ואז, לפתע, בא הסוף. חטוף מאד, רחוק מן הבית, מסביב אנשים זרים, שאין להם כל קשר לעניין, מבצעים באטימות לב פעולות חיוניות, בלא רגשות מיוחדים, בניכור גדול. ובסמוך — איזו סמליות — נוצרים התחליפים החדשים, שעוד מעט יתפסו את מקומך.

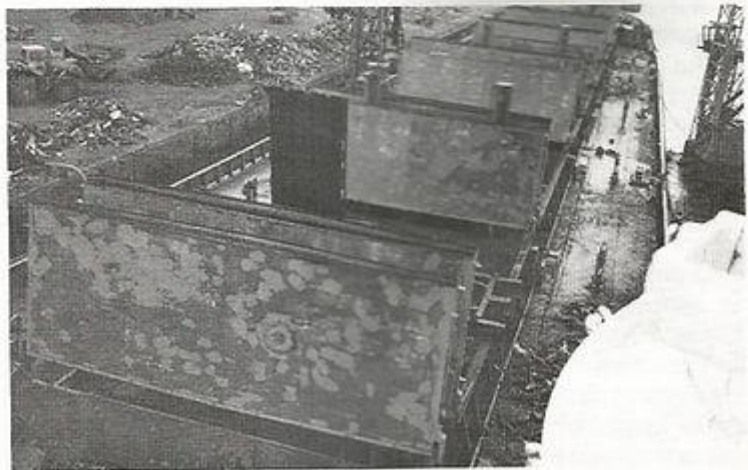
המהירות שלה איטית מדי, עקב, "הזקן" שנצמד לדפנות בתקופת העגינה הממו-שכת. או גילו אותו.

צוות האניה היה מצומצם מאד וכלל 19 ימאים בלבד, במקום השלושים ו- שניים שמפליגים בימים כתיקונם. שהרי בפעם הזאת לא צריך היה לבצע את אותן עבודות אחזקה שוטפות ורצו לה-סוך כמה שאפשר בהוצאות.

באשדוד טענו את ה, "ערד" באשלג והאניה הפליגה. לא חלפו שעות רבות והתברר, כי המהירות עדיין איטית ב- 15 אחוזים, לפחות, מן הרצוי, למרות הגילוח המוקדם בחיפה. כיוון שעוד ימי

המסע האחרון של ה, "ערד" החל בגמל חיפה ב- 11 במרס. מסך שמונת החודשים שקדמו לו היתה באניה קטורה למוח צדדי בגמל, צמדה ל, "תל-אביב" ול, "הר הכרמל", כשהן ממתונות לקונים. גורלה של ה, "ערד" נקבע להמכר לגרוטאות ובחברה החליטו, שאת הדרך למפעל ש-בטייוואן לא תעשה על בטן ריקה. חיפה-אשדוד - בולטימור - גורפאלק - ברונסטויק ניו יורק - פנמה - לוס אנג'לס - סנדאיי (יפן) - קאוצ'נג (טייוואן).

בתוך חמישה ימים הוכשרה האניה להפלגה הארוכה. טרם שיצאה מן הגמל ערכה הפלגת נסיון. כבר אז נתגלה, ש-



טוענים גרוטאות בניו יורק.



עולים מדרגה בתעלת פנמה.



ועוד מדרגה ...



הדלתות נפתחות לאוקיאנוס השקט

סנדאיי שביפן, מקום בו נפרקו הנדו-טאות.

בדרך ליפן ארעו כמה תקלות. מכשירי האלחוט התקלקלו, היתה שריפה בסעפת המנוע וצילינדר אחד יצא מכלל פעולה. בתחזית הכפולה נבעה חור ומים דלפו דרכו פנימה. מערכות מיווג האוויר הטיבו בתו וחום מעיק השתרר בכל האניה. הן צוות ביצע רק את התיקונים החיוניים ביותר, כך שההפלגה הפכה להיות לא נעימה.

העגינה בסנדאיי היתה ממושכת — שנים עשר יום — מה שנוצל לטיולים בסביבה הקרובה בלבד, שכן מזג האוויר היה גשום וקריר.

מפגש עם היפנים, למי שטרם פגש, ושוב ההפתעה מן הסדר המופתי, השקט, הנקי והפעילות, שלא מוכרים אצלנו. טיול מרשים מאד היה למקדשים של שין גמה גיינג'יה. בכניסה מוצבים שני פעמונים, אתה משלשל מטבע לתוך קופו סה ומושב בפעמון שלידה. אחר כך מוחא כפיים ומבקש כל בקשה שעולה ברצתה. אם הפעמון מצלצל שוב מאליו זה סימן שצפויה לך הצלחה גדולה. בפעם הזאת לא הגיב הפעמון והתברר שפערים שזה מפני שהתפללו בשפה לא ברורה.

מסנדאיי הפליגו לנמל קאוצ'ונג שב-טייוון, זה נמל היעד האחרון. יום מפעל הגרוטאות. יומיים נשאר הצוות תקוע על האניה, בתנאים קשים, עד שהוסדרו כל הענינים עם הנהלת המפעל. האניה הדי עברה ל,אגף בית הקברות", שבו כבר המתינו לפירוק עשרות אניות בגדלים שונים ובגילאים שונים. ב־25 ביוני פינו אנשי הצוות את האניה ורק ירד האדם האחרון, הסתערו המוני טייוואנים על ה"ערד" ומיד התחילו להתוך בדפנותיה באמצעות מכשירי ריתוך. את לוחות הדי מתכת שנחתכו העמיסו על מטאות, שי פרקו אותם בכור ההיתוך שנמצא בסמוך. על פי הסיפורים, פירוק האניה ארך, לכל היותר, 20 יום. כך שניתן לומר שי ה"ערד" הסתלקה סופית מן העולם מתוך שהוא באמצע חודש יולי.

צחוק הגורל, צמוד למפעל ההתכה נמ צאות מספנות, שבהן בונים אניות חד שות בקצב פראי. אניה מדי 6—12 חדי שים. מלחי ה"ערד" חוו לפחות בטט אניות, הנמצאות בשלבי בניה שונים. אף אחד לא הויל דמעות על ה"ערד",

אולי מפני שהאנשים היו סוויטים מן המסע הארוך והמספר, אולי מפני שמ-צבה של האניה בימיה האחרונים היה כזה, שהוא עורר רגשות הפוכים. ה"ערד" היתה זכורה כאחת מן הספינות היותר שמורות ומסודרות של החברה. היא זכתה בעבר בכמה וכמה פרסים. גאות אל-ים. היה די משפיל לראות אותה במצבה העלוב, כשהיא התפוררת עוד בטרם סיימה את חייה.

זהו. כאן נגמר סיפורה של ה"ערד". לצוות נכון עוד מסע אוירי רצוף תל-אות מטאיפה דרך הונג קונג, בנגקוק, קופנהגן ומשם ללוד. המתנות ארוכות בחניות הביניים, היקלעות לתוך כיס אויר שכמעט הסתיימה באסון. מחסור באוכל — לא מומלץ, למרות המסלול האקוטי.

עד שביום שבת, 30 ביוני, הגיעו אנשי הצוות לארץ. יותר משלושה וחצי חוד-שים, לאחר שהפליגו מכאן למסע האח-רון של ה"ערד".



תמונת מחזור אחרונה



הטייוואים נכנסים לאניה ומבנים מתחילים לחתוך. שימו לב ללהבה מאחורי גבו של יורם.



כאן חותכים, וברקע, בונים אניות חדשות...



בנפח הטונאז הימי בעולם ולירידה ב-  
מחיר התובלה הימית.

כשישים אחוזים מן הפעילות של צי  
הסוחר הישראלי הוא במסחר בינלאומי,  
כאשר המטענים מוסעים ממל זר אחד  
לנמל זר שני והספינות שלנו משמשות  
רק צינור תובלה. התחרות בשוק הי-  
ספנות הבינלאומי היא חופשית לגמרי —  
פעמים רבות פרועה לחלוטין — ול-  
ישראל אין ברירה. אלא לציית לכללי  
המשחק. כל ממשלה, שתנסה להעדיף  
את הציים של ארצה, או שתטיל הגב-  
לות על הציים האחרים תיתקל בהתנג-  
דות עזה של חברות הספנות בעולם.  
גורלה של הספנות הישראלית נגזר,  
אפוא, ממצבה הקשה של הספנות הי-  
עולמית.

יתרת הפעילות של הצי הישראלי היא  
ביבוא ויצוא של סחורות אל ישראל ו-  
ממנה. הסחורות המיוצאות הן זולות,  
ברובן, ולכן גם תעריפי התובלה שלהן  
זולים יחסית. מה שמוסיף, כמובן, בע-  
יות נוספות לחברות הספנות. אראל מ-  
דבר על הצורך בחקיקה מתאימה שת-  
תן לחברות הישראליות הזדמנות שווה  
להתחרות, בתנאים של הספנות באיר-  
ופה. פירוש הדבר, מתן שורה שלמה של  
הקלות לחברות, שיביאו להתייעלות ו-  
יעודדו השקעות בספנות.

הנה כמה דוגמאות, שממש וועקות ל-  
שמים.

\* ב-1980 ביטלה הממשלה את מס  
המעסיקים בכל הענפים היצרניים וב-  
מקביל העלתה את שיעור המס בשאר  
הענפים, מארבעה אחוזים לשבעה אחו-  
זים. הספנות, משום מה, מוגדרת „שי-  
רותים“, בעוד שענף המלונאות מוגדר  
„ייצור“. איפה ההגיון? איגוד חברות  
הספנות אמנם הצליח למתן מעט את  
הגזירה והמס על הענף נשאר בגובה של  
4 אחוזים, אבל גם כך, מס המעסיקים  
„גזול“ מן החברות 4 מיליון דולר מדי  
שנה.

\* תכנית הפנסיה המוקדמת, אילו  
אושרה, היתה מביאה לצמצום משמ-  
עותי בהוצאות של החברות ומייעל את

בראשית חודש יולי סיים אלוף (מיל.) שלמה אראל כהונה של 8 שנים  
כמנכ"ל איגוד חברות הספנות. אראל, שעבד באיגוד מאז הקמתו ב-1976,  
עבר לעבוד כמבקר מערכת הבטחון ותחתיו התמנה לתפקיד חיים צוקר.

בלעדיו. המחזור השנתי של הענף מגיע  
למיליארד דולר. הערך המוסף שלו הוא  
כ-25%-30% וזה אומר, שמדי שנה  
מכניסות חברות הספנות לקופת המדינה  
סכום של 250-300 מיליון דולר בשט-  
רות אמריקנים ירוקים. אף על פי כן, הי-  
ענף לא קיבל משולם התייחסות מתאימה  
מצד הממשלה, במסגרת המדיניות הי-  
כלכלית שלה. הסיבה לכך, סבור אראל,  
ההשקעה הפוליטית שלנו בנויה ממר-  
כיו כח כלכליים, שטרובם יש יצוג נכבד  
בכל הרבדים של המסד — הממשלתי,  
המפלגתי, הכלכלי, החקלאות, למשל, הי-  
קפה הכלכלי קטן, מזה של הספנות, אך  
היא מייצגת היטב בכל המקומות המת-  
אימים ויש לה לובי מצויין, שדואג ל-  
אינטרסים. הספנות, לעומתה, איננה מיו-  
צגת וכך אינה יכולה להיות קבוצת לחץ,  
שתיפעיל על קבלת ההחלטות בממסדים  
השונים. את המטרות אפשר להשיג רק  
ע"י טכניקת זה לא פשוט.

אראל מספר, איד במשך ארבע שנים  
ניסה לשכנע שני טרי אוצר להכיר ב-  
הכניית הפרישה המוקדמת לימאים. למ-  
רות שהתכנית אמורה להיות ממומנת  
כולה ע"י החברות ואם תוגשם, תביא  
להתייעלות ולחסכון של ממש בענף,  
בסיון הסכנות נכסל. הטענה שנשמעה,  
שמעבר לפינה ממתינים ארגונים אחרים,  
שלהם יש מרפקים, והם ידרשו — וגם  
ישיגו בסוף — שהממשלה תאשר להם  
וגם תסמן הכנית דומה. וכך, גם כאשר  
הטיעון של חברות הספנות הגיוני וכל-  
כלי, קשה להן להשיג הישגים במצב  
כזה.

**על מצבו הקשה של ענף הספנות**  
הספנות העולמית נתונה במשבר מת-  
משך כבר כמה שנים. השפל בכלכלה  
העולמית, החסכון בדלק ופיתוח אמצעי  
אנרגיה חלופיים בעקבות משבר האנר-  
גיה; ומנגד, תנופת בניה של אניות ת-  
דשות כדי לספק תעסוקה למספנות —  
כל אלה גורמים לעודף גדול של היצע

איגוד חברות הספנות מאגד בתוכו את  
שש החברות המובילות בענף: צים, אל-  
ים, רוזנפלד, שרותי טנקרים, גדות ים  
ותרשיש. האיגוד מייצג את האינטרסים  
המשותפים של החברות השונות בפני  
הממשלה, הכנסת ומוסדותיה, ההסתדרות  
והציבור. הוא גם ממונה על ניהול ה-  
משא ומתן על הסכמי העבודה הקיבוציים  
עם איגוד קציני הים ועם איגוד הימאים  
הדרוגיים.

בכתבה הבאה נקיים שיחות עם שני  
המנכ"לים היוצא והנכנס — על פעולת-  
תיו של איגוד חברות הספנות על מצבה  
של הספנות הישראלית ועל יחסי העי-  
בודה בענף.

**אלוף (מיל.) שלמה אראל**

שלמה אראל נולד בפולין, ב-1920.  
בגיל 6 עלה לארץ ובין השנים 1936-  
1938 למד, מטעם תנועת בית"ר בבית  
הספר לקציני ים באיטליה. כשחזר אר-  
צה, השתתף בפעולות העליה הבלתי  
ליגלית של תנועתו. נעצר ע"י הבריטים  
ונשלח לחצי שנה לכלא עכו. בסוף 1939,  
עם פרוץ מלחמת העולם השנייה, הצטרף  
לצי הסוחר הבריטי והפליג בשיירות י-  
עשו דרכן באוקיינוס האטלנטי, בים הי-  
צפוני ובים התיכון. בסוף המלחמה שב  
ארצה וניהל את מחלקת הים במפעל  
האשלג בסדום. עם פרוץ מלחמת הער-  
בור התגייס לחיל הים. במשך 21 שנה  
מילא תפקידים רבים בחיל. בין השאר,  
יום ופיתח את ספינות הטילים — הי-  
סטילים. ב-1966 קיבל את הפיקוד על  
חיל הים ושימש בתפקיד עד שחרורו  
מצה"ל, ב-1969. כשהשתחרר למד מינהל  
עסקים לתואר שני באוניברסיטת קר-  
לומביה. עד 1976 ניהל חברות ספנות.  
באוקטובר 1976 סיים בהקמת איגוד  
חברות הספנות ועמד בראשו עד יולי  
1984.

**ענף הספנות — בן חורג במשק**  
ענף הספנות — אומר שלמה אראל —  
הוא ענף תשתית, שהמשק אינו יכול

המנהל של איגוד חברות הספנות. הוא צריך היה לשהת גם במועצת המנהלים של מספנות ישראל, אך נאלץ לפרוש מ־שם בטענה, שאין הדבר מתיישב עם תפקידו כמבקר מערכת הבטחון. אראל אומר, שכאשר נערכו הדיונים המוקדמיים על מינויו למבקר, נאמר לו שאין כאן ניגוד אינטרסים. אילו ידע שכך יקרה, יתכן שלא היה נוטל על עצמו את הגיבוב החדש.

זה בצד הגיהולי. חוץ מזה, אראל הוא בעליה של יאכטה קטנה, והוא מפליג בה מפעם לפעם, כך שתגודות הגלים עצמן מוכרות לו. חוץ מזה, אומר אראל, אני כבר בן 64 וזה בהחלט גיל בשביל היבשה.

חיים צוקר

יותר מעשרים שנה שימש ימאי ב־חברת צים והגיע לדרגת מכונאי ראשי. היה חבר במוכרות איגוד הימאים ה־משותף ושימש גם כמזכיר האיגוד. מ־1972 ניהל את שדה הנפט באבו רו־דס במשך שנתיים. שב לים לשנתיים וב־1976 עבר למלא תפקידי ניהול שונים בחוף. בין השאר היה נציג צים במספרן הפרטי וניהל את אגף הצוות בחברה. חיים צוקר מכיר היטב את איגוד חברות הספנות, כיוון שמילא בו תפקידים עוד בתקופת שלמה אראל. צוקר, אב, מלא הערכה לפועלו של המנכ"ל הקודם ולהישגים שאליהם הצעיד את חברות הספנות והענף. אין פלא, אפוא, שהשניים רואים עין בעין גם את הבעיות ומסקי־נותיהם דומות, בסך הכל.

על מצב הספנות הספנות הישראלית, אומר צוקר, נחש־בת ענף שירותים פלוס ולא זוכה למע־מד היאה לה במשק. אם הענף לא יקבל תמיכה מן המוסדות, הוא פשוט יפול. ברור שהצי חייב לעמוד על רגליו שלו ולכן, אין מדובר כאן בלחם חסד, אלא בהכרה בחשיבות הענף. אין גם דרישה, שהמדינה תסבסד את סחר החוץ של מדינות שלישיות או רביעיות שהספינות הישראליות מפליגות ביניהן. הממשלה נדרשת לסייע כמו לענפי יצוא אחרים, בהלוואות, בערבויות, בהשגת חווי ה־בלה נאותים.

על יחסי העבודה

חיים צוקר אמנם ירש מקודמו מערכת יחסי עבודה מסודרת בענף הספנות, אך



שלמה אראל

הממשלה על תקנות שיתנו הנחות במס הכנסה לימאים. הוועדה המליצה פה אחד, האוצר אישר וכך נפרצה הדרך לביצוע רפורמה מקיפה בכל מבנה מערכת הש־כר ביס. המו"מ, כזכור, היה קשוח מאד ובראשית 1978 נקלע למבוי סתום. פרי־צה שביחת הימאים הגדולה, ובהמשכה השבתת מגן של החברות. לאחר 79 יום של סכסוך חריף הושג הסדר: נקבעה מערכת שכר חדשה, שביטלה את העי־ווחים הקובעים את הוכיות המיוחדות ואת התשלומים המיוחדים. יחסי העבודה וכללי ההתנהבות נקבעו מחדש. הוקמה מערכת בוררות מוסמכת בין הצדדים, עם בוררים שנקבעו מראש — מהלך יוצא דופן במערכת יחסי העבודה בי־ישראל.

מאז, מתגאה אראל, נשמר השקט ה־תעשייתי בספנות בריצפות. הוא מחפש לכך אח ורע במשק הישראלי ומתקשה למצא. מכל הענפים, שיש בהם צירוף של שכר גבוה ואיגודים מקצועיים חז־קים (למשל: אל־על, חברת החשמל, מהנדסים), ענף הספנות הוא הראשון, שהיתה בו התמודדות של ממש על עקי־רונות, לא רק על כסף והונגה בו סדר, שמחזיק מעמד לאורך זמן, לשביעות ה־יצון היחסית של כל הצדדים.

לכאורה, שלומה אראל יושב על החוף די הרבה שנים, אבל למעשה, הוא ממי־סך להיות קשור לים, אפילו עכשיו, כאשר עבר למערכת הבטחון. הוא נשאר חבר במועצת המנהלים של צים ובועד



חיים צוקר

המערכת.

בישראל מונהגת, זה מכבר, מע־רכת לעידוד היצוא. בשל דפוסי חשיבה שמרניים, ענף הספנות אינו מוכר ככזה. וכך — איזה אבסורד — ענף הספנות, שכל הכנסותיו במטבע חוץ והוא גם חוסך למדינה הוצאות במטבע חוץ, אינו נחשב, "יצור", גם לא, "יצוא". התוצאה היא, שהספנות אינה נהנית ממערכת ה־נחות, הקלות ותמריצים, שמעניקה ה־מדינה לענפי היצוא השונים, כגון: מימון זול, אשראי נוח, הקלות במיסוי וכיוב. אילו הספנות הישראלית היתה זוכה לאותם תמריצי יצוא, זה היה משי־פר באופן משמעותי את כושר התחרות שלה.

יחסי העבודה בענף —

מבירא עמיקתא לאיגרא רמא

כששלמה אראל נכנס לתפקידו באי־גוד, ב־1976, הספנות הישראלית, לרבי־ריו עמדה ממש על סף כליון. למרות שהמצב הכלכלי האוביקטיבי היה טוב בהרבה, מאשר היום. איגודי העובדים עשו כאוות נפשם. הם התערבו בסיבוכ, במינויים, בתפעול. על כל עבודה נוס־פת דרשו תשלומים מיוחדים. בכל רגע היתה צפויה לפרוץ שביחה מראית, בין אם באניה בודדת, בין אם בחברת הספי־נות, בין אם בענף הספנות כולו. התהוו ובוהו היה מוחלט.

ההסכם הקיבוצי האחרון נחתם ב־1973 ולא חודש.

אראל מספר, כי הצליח לשכנע את ועדת הכספים של הכנסת, להמליץ בפני

אין זה אומר שכל הבעיות פתורות. הנה, הסכמי העבודה עם שני אגודי העובדים פקעו עוד בחודש מרס השנה וטרם נח' תמו חדשים. האיגודים המקצועיים העלו תביעות שכן, שמתבטאות בכסף או ב' שווה ערך לכסף. התביעות הללו חורגות בהרבה מהסכם המסגרת בשירות הציבורי שנחתם בין ההסתדרות והאוצר. לחברות ברור, כי לא ניתן יהיה להיענות לתביעות הללו בשל המצב הקשה של הספנות הישראלית. צוקר אומר, שהיה זה חוסר אחריות מצד החברות, אילו נענו לכל הדרישות שמציגים הימאים. מה שמקל על המצב ומונע מאבק מקצועי חריף גם במחלוקת הנוכחית, הוא מנגנון ערכון השכר לדולר, שקיים בהסכם העבודה הקודם והוחל על העוב' דינם גם בהעדרו של הסכם חדש. הדבר מתאפשר על פי פסיקתו של מוביל הי' הסתדרות, ישראל קיסר, שנקבע ע"י הצדדי ככורר מוסכם בעניין זה, שהי'

רעתו תהיה מקובלת. זוהי דוגמא, איך הסדרי העבודה המתוקנים שנקבעו בענף מצליחים למנוע זעזועים גם במצבים של חילוקי דעות קשים. בעבר בשביל פחות מזה, היה הצי צומד מדי.

#### להסתכל קדימה

היום צוקר מפרט את מסרותיו בתפ' קיד החדש:

1. לייצג את ענייני כל חברות הספי' נות כלפי המסדר. לשלמה אראל היה יתרון לגבי הוא אבר, מינס שישמו בלבד פיתה הרבה דלתות חשובות. אבל צוקר מאמין, שהבטיחן העשיר שהוא מבא אתו לתפקיד יוכל לסייע לו להתי' גבר על הסרן היחס הזה.

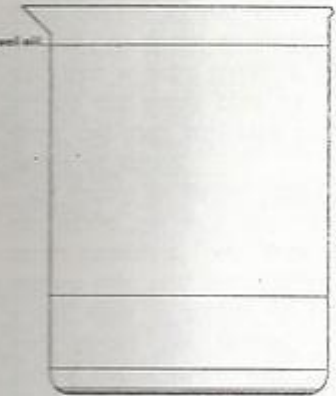
2. להביא לשינוי רציני בשיטות הי' עבודה באניות. הטכנולוגיה בעי' הסוחר הישראלי היא מאד מתקדמת או י' הטכנולוגיה, עדיין, להתאים לה את שיטות העבודה. התקנים גדולים מדי, יש מי' רות ביחירות והסכנה בכללו מיושן מאד.

עלות העבודה אצלנו גבוהה מאשר ב' ציים האירופיים, למרות שהציוד שלנו מתקדם לפחות כשלהם. כח האדם בעי' הישראלי גבוה ב' 15 אחוזים בממוצע, מאשר באירופה. התקנים אצלנו דומים למה שהיה נוהג שם לפני שמונה או עשר שנים. הם ממושיכים להתייעל, אנה-נו טרם התחלנו.

#### להחזיק מעמד

אם הספנות לא תתייעל ולא תהיה רווחית, אין לנו קיום, אומר היים צוקר. המאבקים בתוך הצי הם לגיטימיים, אבל צריך לדעת את הגבול. יש לגלות את ריות, כדי שהחבילה לא תתפסק. עכשיו המצב קשה ויש להתמקד עם הדרישות ולהתאפק, כשירווח — אפשר יהיה לתת יתר. צריך יהיה לתת יותר. הימאים הי' הכיון. שהספנות הישראלית אינה את בתוך ואקום, ומה שמתחולל בי' ספנות העולמית ובמשק העולמי חל גם עלינו.

## זהירות - דלק לקוי המסד



הספנות הבינלאומית למכונות בעירה, קבעה את הגבול המותר לשאריות בדלק, בשנת 1982. אם עוברים את האחוזים המותרים, נחשב הדלק לכלאי ראוי לשימוש שאריות חסמן מותרות עד לעשרים ושנים אחוזים — ומעבר לזה עלולים להיווצר משיקים המסכמים את יעילות המכונה. תכולת הנפחית מעבר לחמישה אחוז תחבל המותרות במסות האנרגיה שבדלק. הכמות המירבית המותרת של אפר היא שתי עשרות האחוז. אפר מכיל נתון בשיעור של עשרים ושמונה חלקים למיליון סיליקון — עשרים ואחד חלקים למיליון אלומיניום — עשרה חלקים למיליון; וגם וונדיום — שלושים וחמישה חלקים למיליון.

רקע של שבעים מעלות צלזיוס ויותר, לעומת דלק בעל 380 סנטיסטוק, הדורש מאה-שלושים ושבע מעלות צלזיוס בקי' רוב. אולם, לפני שמשתמשים באחד הי' דלקים הללו, דרושה אנליזה, כדי להב-טיח, שהדלק יהיה בעל אותן תכונות הנכללות בתחום ההמלצה של בונה הי' ממנה.

כל דלק עלול להכיל את אותם משק-עים, מבלי להתייחס לצמיגות. ועקב כך עלול הוא לגרום לאותן בעיות בעת הי' הפעלה.

„שרותי בדיקת דלק ABS“ מסוגלים לסייע במניעת קשיים פוטנציאליים מעין אלו, באמצעות תכנות אנליזה, הכוללת ארבע-עשרה בדיקות, במעבדת „אישן פליט“ בניו-ג'רסי. נוסף לקביעת דחי-סותה וצמיגותה של דגימת הדלק, יערכו הכימאים, למשל, מבחן של קירור כדי

פחות, כי יעלה מחירו של אותו דלק. באחרונה, נבדק סוג מתדלקי הדלק ו' מצא, שדלק בן שלושים סנטיסטוק, שהוא קל יותר ודליק יותר, נמכר במי' חיר של 215 דולר ואילו דלק של 380 סנטיסטוק — שהוא דרגה מקובלת לי' תובלה ימית בעולם — עלה 180 דולר לטונת. אם נקח, לדוגמא, כלי שיט הי' צורך 45 טונות של דלק יקר בן שלושים סנטיסטוק, במסר מאתיים יום בשנה ונח-ליף אותו בדלק פחות יקר של 380 סנ-טיסטוק, יתקבל הסכום פוטנציאלי של שלוש מאות וחמשים-עשר אלף דולר בשנה, בקירוב.

לצורך הסבה כזו ידרשו שינויים בי' שיטת התדלוק והמיכון. יתכן שהיה צורך לטנות את קיבולת החימום ולהגי' דיל של בידוד הצנרת במנוע, כי דלק של 30 סנטיסטוק דורש טמפרטורת הו-

ועודדו את בתי הויקוק לייצר דלקים יותר יקרים, יותר מווקקים ובעלי צמי-גות קלה, עבור סוק המכונות והתשו-פת. השאריות הכבדות נותרו לשימושן של אוניות סוחר, והן מהוות חלק קטן בלבד מן השוק הכולל של מוצרי נפט. השאריות בבתי הויקוק מהווים, אי-פה, את בסיס הדלק הנאגר במיכלי הי' אוניה ונוהגים, „לשפר“ אותו בעזרת דלק בעל צמיגות פחותה, כדי להביאו לרמת הצמיגות והצפיפות, המתאימים לשיוק. ככל שגרדש מלאי גדול יותר של חומר „משפר“, כדי לייצר דלק בעל צמיגות

reduce their relative reliance on chartered tonnage.

### TANKERS

The events in the Persian Gulf that dominated the tanker market during the period under consideration momentarily brought Gulf charter rates to high levels, reduced lay-ups and scrapping activity and increased storage on a temporary basis.

The slow tanker market improvement since last autumn and the recent increases of freight rates in the Persian Gulf induced many VLCC owners to reactivate their vessels. As a result, tanker inactivity in July was down to about 54.0 million DWT — including 154 VLCCs of 45.9 million DWT — compared to 79.0 million DWT a year earlier. By the fact that VLCCs comprise 85% of lay-up tankers, one may conclude that the remainder of the tanker market is close to balance.

Tanker scrapping activity was reduced during the first seven months of 1984 as 10.3 million DWT went to the demolition yards — including 25 VLCCs of 6.2 million DWT — compared to 17.6 million DWT in the same period last year. Scrap prices in the Far East were about \$ 130/ldt.

Though tanker use for long term storage continued to decline and at the end of July 50 tankers of 9.9 million DWT were in use — including 28 VLCCs of 7.8 million DWT — an additional 8.0 million DWT of VLCCs were used by Norbec, the Saudi marketing organization, for storage on a temporary basis. It should be mentioned that the volume of tankers used for long term storage is expected to decrease further, as the Japanese phase out their floating storage scheme in favor of land tanks.

Early in June, as tensions in the Persian Gulf continued to rise and vessels were attacked by both Iran and Iraq, charter rates reached as high as WS135 for Kharg Island/Red Sea, and WS80 and 90 for Europe and the Far East respectively. These high rates only partly reflected high war insurance rates. However, as attacks on vessels were reduced and a surplus of tonnage developed, risk taking owners by the end of July were able to achieve little more than break-even rates.

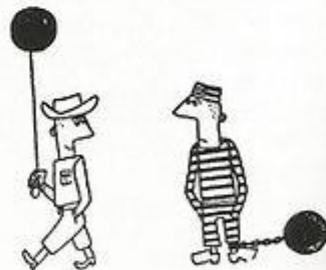
### אתגרים חדשים בספנות ובנמלים.

#### המלצות

המלצותי מתבססות על נתונים חלקיים ומראות שלספנות הישראלית יש יתרון יחסי. על סמך הנחה זו, אני מציע שני קורי מדיניות כלליים.

(1) השוואת התנאים של ענף הספנות לתנאים של ענפי יצוא אחרים בישראל, ביחס לשער החליפין בפועל, מיסים וסובסידיות.

(2) לנהל משא ומתן בין חברות הספנות, אגודי הימאים והממשלה, על מנת לאפשר הפחתה בגודל הצוות והקטנת החשלושים של חברות הספנות לצוות.



# מגדלור

## מלכת סוף

נאמן יורם — להולדת הבת  
 ארז נמרוד — להולדת הבת  
 מן שלמה — להולדת הבת  
 יניב שמואל — בר מצווה של הבן  
 סממה הנרי — בר מצווה של הבן  
 אל עמי דורון — לנישואיו  
 שבסו גונאי — להולדת הבת  
 רוזנשיין אשר — להולדת הבן  
 מיכאל סולומון — לנישואיו  
 דוחאן וואליד — להולדת הבת  
 נחמני יוסף — להולדת הבת  
 אזולאי יונתן — להולדת הבת



תעודות סמיכות  
 מן שלמה — חובל ראשון  
 אטיא מאיר — חובל שני



## To our Seamen

Israel's economy, which is undergoing a severe crisis, has experienced a difficult year. Inflation has galloped to sky-rocketing levels, and the balance of payments has deteriorated, resulting in an alarming decrease of foreign currency reserves. It is hoped that the plans for recovery from this situation will be implemented without delay.

The international economy has begun to recover. The U.S.A. has overcome the economic crisis and succeeded in slowing down the rate of inflation. The international shipping crisis is still continuing and its termination is not yet in sight.

The declining economic situation of the developing countries in South America and Africa, the shortage of foreign currency of the U.S.S.R. and its satellites which does not permit them to increase even their most essential imports on the one hand, and the international surplus tonnage which results in large numbers of vessels seeking cargoes on the other hand, are still the dominant factors preventing international shipping from recovery.

As in the past, the prevailing realities in the shipping business force us to economize and increase efficiency. While we are capable of competing with foreign ship-owners on all components of operational costs, such as repairs supplies, insurance, etc., we cannot compete on the largest component of all — crew costs — which exceeds by far that of our competitors. Therefore, if we want to survive, we must lower this component of our costs by reducing the complements required to operate the vessels.

31

# OLD CITIES BENEATH THE PAVEMENT

BY BETTY SINGER

To say that walking in the Old City of Jerusalem is walking on history, or in history, is a commonplace that is not entirely accurate. What happens is that you walk between the ancient past and the present with no more difficulty than you have in moving from one floor to another of a building without elevators.

Outstanding as an example of this transit in time is the *Cardo* (axis or hinge in Latin,) the north-south main street of Aelia Capitolina, the town the Romans built after they had razed Jerusalem of the Second Temple to the ground. On this street laid out by the Emperor Hadrian's engineers towards the middle of the second century A.D. you can buy fashion goods, books, jewellery and handicrafts. Continuing straight north

To this effect, we are systematically selling our old vessels and plan to purchase new, modern ships whenever there are reasonable prospects of profitable operation of such vessels in the foreseeable future.

In view of the economic situation of the State of Israel and the continued crisis in the shipping industry, we all have to tighten our belts and fight for survival. The solid financial condition of our company will support and assist us in overcoming this difficult period.

I would like to wish all of our employees and their families, at sea and ashore, a very happy, peaceful and prosperous New Year.



Raphael Recanati  
Managing Director

you step out into the less elegant but more vital, varied and economical Old City market of today. This still follows the ancient road below north to what is today the Shechem Gate in the Turkish walls, under-which archeologists have found remains of an ancient Damascus Gate, so called because it was the starting point of a journey to Damascus.

In the *Cardo* you are walking on twentieth century pavement, reinforced concrete pillars supporting the roofing over your head and the modern Jewish Quarter of Old Jerusalem over that. But you are walking between Roman pillars and when you emerge at the southern end onto a small plaza, on some of the paving stones of the Byzantine *Cardo*. The Byzantine era in this country, from about 330 to 638, was a period in which the *Cardo* flourished.

It began in 326 when the Emperor Constantine made Christianity the official religion of the Roman Empire, which survived in the Near East as the Byzantine Empire long after Rome itself fell. With his blessing and support, moral and material, the Emperor's mother Helen set out for Aelia Capitolina in the company of the head of the Christian community there, to identify and commemorate the sites connected with the death of Jesus and rise of Christianity.

Nearly two hundred years before that, the Romans had completely



Toder — Bar-Levav  
The Cardo comes out in the open in a plaza in the Jewish Quarter of the Old City.

destroyed the city Jesus knew, so it is highly unlikely that any of the sites she identified were authentic. However, establishing the first Church of the Holy Sepulchre and other institutions, she began the transformation of an unimportant Roman provincial town into Hierosalem. This city was an important centre of the Christian world co-extensive with the Roman Empire, one that grew steadily because of the constant stream of visitors and of people who came to live near the holy sites.

(Jews, subject to the death penalty if caught within sight of Aelia Capitolina, were tolerated on a limited basis in Byzantine Jerusalem.)

The Cardo shows clearly in a mosaic map of early Christian Jerusalem that came to light in a church of the same period, excavated at Madaba in Transjordan in 1897. It begins at the Damascus Gate, several of the pillars that flank it touch the Holy Sepulchre Church, and it ends in a small gate in the southern wall of the City. There is a replica of this historic map in the wall of the Cardo today.



Toder — Bar-Levav  
Window Shoppers in the Cardo look through crusader arches.

### Cardo Emerges

The Jerusalem Cardo itself, however, came to light only in 1976. Builders were clearing away the rubble of the Jewish Quarter, the result of fighting in 1948 and the vandalism that followed, during the nineteen years of Jordanian occupation. Alongside them worked Professor Nachman Avigad of the Hebrew University, looking for landmarks of the past as preparations went ahead for the buildings of the present. It was then the huge paving stones, pediments and fallen columns emerged from the ground. Coins and other finds, as well as the old mosaic map at Madaba identified it as the Cardo. So did its monumental width, something like twenty meters, divided between a road wide enough for chariots to pass and open to the sky, with roofed side-walks on either side, the business centre of early Christian Jerusalem.

Moving north from the open length of the Cardo through the Byzantine basement of today's houses, we come to the Cardo shops. Mediaeval arches built after the Crusader conquest in 1099 serve as the store fronts of today. The Crusader street is much narrower, perhaps eight meters, something between Roman town planning ideas and the ones behind the modern market street, which barely allows two loaded donkeys to pass one another.

A corner of the Nea, the "New Church" built in the Sixth century facing the Temple Mount, was found in the Cardo area. On the Madaba map it is shown as much larger than the Holy Sepulchre and extending to a wall that includes Mount Zion, that is, outside the Turkish walls of today. And another section of the Nea wall has been identified in the archeological park outside the southern rampart of the Old City, with still another nearer the Temple Mount. The dimensions of the Nea, positively identified by Greek inscriptions with names and dates, is estimated as 45 by 300 meters.

But the *Cardo* is by no means the cellar of Jerusalem. Down a flight of steps from it we find a massive wall and tower base from the time of the Judean Kings at the end of the First Temple period. Archeologists have identified it with the wall King Hezekiah built to protect the northern neighbourhoods of Jerusalem which by his time and that of his contemporary, the Prophet Isaiah, extended considerably beyond the city of David and Solomon. Babylonian arrowheads found beside the Broad Wall illustrate the Bible account of the first destruction of Jewish Jerusalem. A later wall from the time of the Hasmoneans, (second century B.C.) the last line of Jewish Kings, crosses the wall mentioned in the Bible.

### The Burnt House

Besides the *Cardo*, there are other places in the Old City where one can go downstairs into other historical periods. None has a stronger emotional element than the Burnt House, in the cellar of a new public building. It lay there from 70 A.D. till 1972, protected by its upper floors from subsequent builders and destroyers of Jerusalem. Charred walls and beams and a thick layer of ash showed that it had been destroyed in a fire. Roman coins, and Judean coins as late as the Fourth Year of the Revolt (69 A.D.), the year before the Romans burned Jerusalem and the Temple, date that fire. A spear that stood in the corner of one of the four rooms showed that the inhabitants of the house were prepared to defend themselves. The arm and hand bones of a young woman grasping at a wall showed a failed attempt to escape.

Because of the stoves in every room and the large number of utensils and containers, big and small, archeologists are not sure whether this was the ground floor of a workshop, possibly producing incense for the Temple, or of a home. Besides all these signs of production, they found stone tables and stone



Toder — Bar-Levav

Roman walls and corinthian columns to the right, reinforced concrete supports to the left, visitors stroll through the *Cardo*.

tableware common among the ruins of the wealthy homes of the Upper City. From the name carved in Hebrew into one of the many stone weights, however, they know who owned the premises. It was Katros, one of the priestly families that made their homes in the quarter facing the Temple where they served. A Talmud passage that mentions the negative qualities of some of these families, cites the Katros for their stinginess.

### Streets Of Antiquity

You can go down into the past from other neighbourhoods in the Old City as well. Under a handsome home in the Armenian Quarter, built during the British Mandate by a gentleman locally known as Woodson Pasha, there is a Byzantine street. It runs underground to the Syrian Convent of St. Mark, on a twentieth century street. This institution belonging to an eastern church antedating the Church in Rome, has a tradition that it contains the Upper Room of the Gospels, the site of the Last Supper.

At the northern end of the Western Wall you can enter a Herodian street built of huge paving stones, which came to light with the excavation of the lower tiers of the Wall. This site, so sacred to Jews for generations, was

one of King Herod's great building projects, despite which he has such a bad press in both Jewish and Christian sources. The road is believed to run around the base of the Mount to a gate, now sealed, that was the main entrance of the public to the Temple precincts.

Beneath the *Ecce Homo* (Behold the Man) Convent in Via Dolorosa there is another stretch of Herodian pavement. You can still see the scratches incised across the huge stones to keep the horses from slipping. The *Ecce Homo* Arch above it cannot possibly have been part of "Pontius Pilate's House", nor have been the arch through which the Roman procurator delivered his prisoner to execution. It is a Roman arch belonging to Hadrian's time and Aelia Capitolina, about a century after Pilate. As Roman governor, Pilate's residence was in the provincial capital at Caesarea. During Passover and the other festivals of pilgrimage he came to Jerusalem at the head of his forces to keep a closer eye on the Jews gathered there in such great numbers. On these occasions he may have resided either in the Antonia fortress adjacent to the Temple Mount, built for just that purpose, or in the more comfortable Palace of Herod, in the Tower of David area, not elsewhere.



# MINING THE DEAD SEA

by BETTY SIGLER

For nearly fifty years the Dead Sea Works has been extracting potash a chemical in world wide demand as a fertilizer from the Dead Sea. With the completion early this summer of the second stage of the new Makleff plant at Sodom for crystallization in the cold, the corporation can now produce two million tons of potash annually.

The new process is the result of years of study and experiment after which engineers and technicians at the Dead Sea firm, led by six of the research and development people there "finally got something very complicated to work. And it works only under the special conditions of potash production in Israel," explained a chemist who has been connected for years with the Dead Sea enterprise (This is virtually the only place in the world where potash is commercially extracted from a lake: elsewhere it is quarried.

The laboratory stage of the new

venture ended in 1968, then pilot plant studies went on between 1972 and 1975. These were successful enough to justify a decision to invest approximately \$200 million, though the total investment was, in fact, five per cent less than the amount allocated. The industrial plant for crystallization in the cold went into operation in two stages, the first in 1981 and the second this year, now has an annual capacity of 900,000 tons.

From the evaporation ponds squared off in the shallow southern end of the Dead Sea, dredging cranes

lift out heaps of white crystals. In appearance, these could suggest snow, if temperatures were not 40 degrees in the shade, in a place totally lacking in shade. This material is carnallite and, washed with fresh water and allowed to settle, it is the starting material for potash production.

"Carnallite is a double salt, magnesium chloride mixed with potassium salts (potash)," the chemist explained. "Formerly you had to dissolve it in hot water at tremendous energy cost, and then do something to crystallize the potash out of the solution. In the new process the potash is removed in one step at ambient temperatures, with no need to use heated water

---

## Water Supply

Water has to be mentioned in any account of Jerusalem below the pavement, the reservoirs and conduits that kept the city alive, the resource that every builder tried to develop and every conqueror tried to capture. Below the Herodian pavement at Ecce Homo is a subterranean reservoir, probably fed by runoff during the winter rains. In a good season it looks deep and cool and green like a huge lump of ice: this summer, after a dry winter, it more closely resembles a huge black puddle. It is one of several underground pools that were part of the water supply systems dating from Israelite to modern times.

The luxurious homes of the Upper City — the neighbours that shared the fate of the Burnt House — had their

private ritual baths built according to specifications still in use today. Along the streets and conduits of Herodian Jerusalem other such baths have been found, whether belonging to houses long since destroyed, or for the use of the public, we do not know.

In the embankment opposite the Western Wall, near the soldier on guard on the stairs leading down from the Jewish Quarter, an earthenware pipe sticks out of the ground. It was once part of a conduit that brought water to the Temple via what is now called Robinson's Arch.

Through scientific investigation and lucky chance, new elements from the cities beneath the pavement keep coming to light. But it will never be possible to put together even one continuous layer of this tremendous

historical puzzle. About 150 meters of the Cardo are now visible but the rest cannot be excavated without the market of today caving in. The same goes for the fortifications described in the Bible, the roads and gates leading to ancient Caesarea and Damascus, now deep under the buildings of later generations. Besides, there are untouchable sacred sites and fierce sectarian interests in not unearthing the roots of rival groups.

All these factors have to be considered in a city where people live, and make their living today, interested in the past but not willing to live in a museum or in a shrine. And they have a particular, personal interest in a future that will not add yet another layer of destruction.

