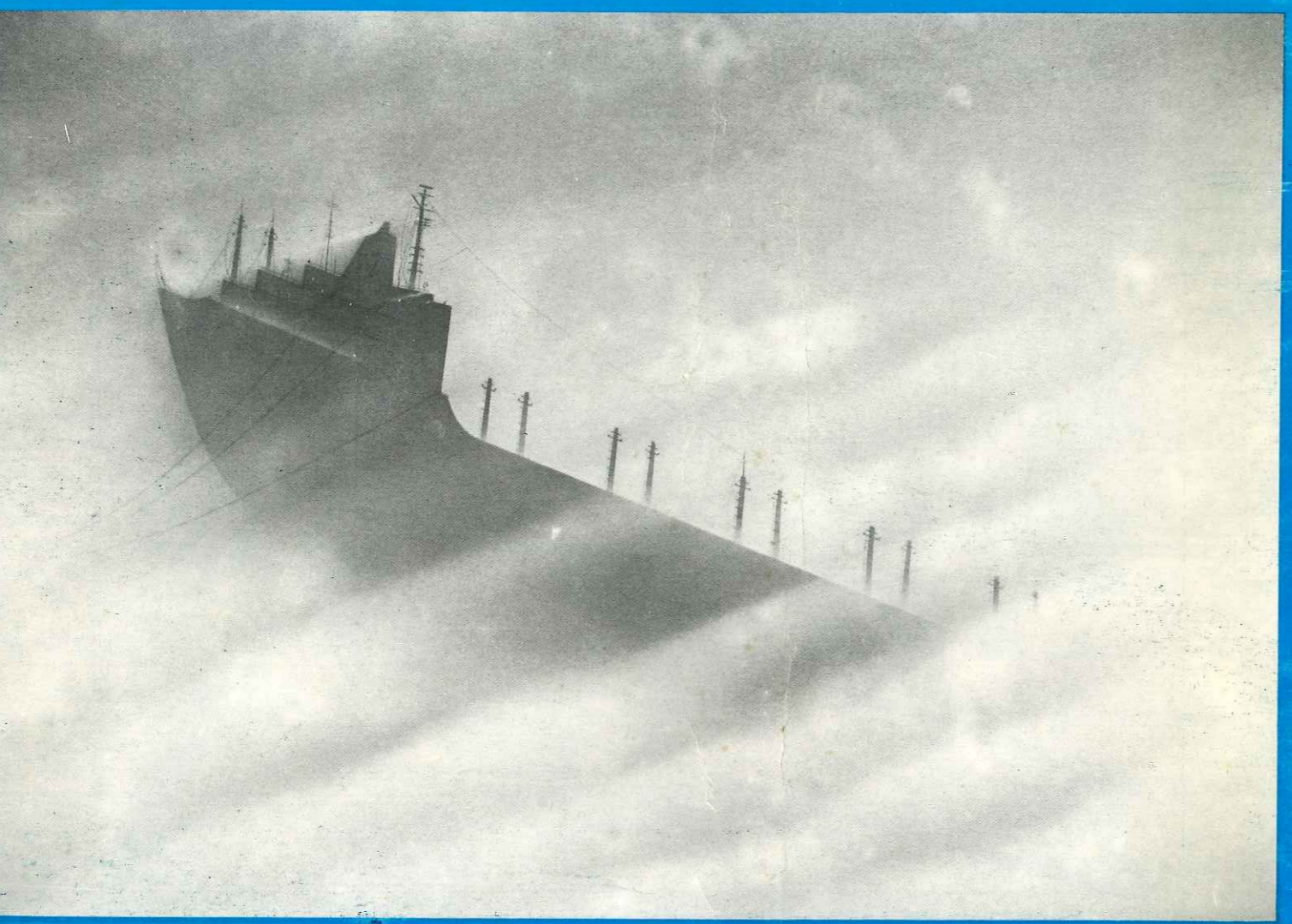


# בטאון קצין הים הישראלי

גליון מס' 21  
מרץ 1984, אדר ב' תשמ"ד  
ISSW 0333-7529



בגליון זה:  
\* החלטות כינוס מועצת איגוד קציני הים ומועצות חטיבת ר/ח ומ/ר והקצינים.  
\* מכתבי חברים בעקבות כינוס המועצה במדור "אני סבור ש...".

הטור המשפטי של עו"ד ישראל גיל.  
\* שרשרת ה"פשלוח".  
\* רשמני מסע באניה זרה עם צוות מצומצם.  
\* מדור חדש: "משפחת הימאי".

קציניים ובניהם מחויים דעה על ביה"ס קציניים בעכו.  
\* מדור חדש: "כך פסק הבורר".  
\* הפלגה האחרונה של "כימקל ספרינטר".

כיכד הצילה "צים ליבורנו" אניה פורטוגזית.  
\* מעשה באוניה "עדנה".  
\* כל המדורים הקבועים.



## המטען החורג שלך אינו חריג בשבילנו.

אתה צריך להוביל עדר של גמלים או גדוד של היפופוטמים - אין בעיות, ב"צים" כבר ימצאו את הדרך. שרות המטענים של "צים" מאפשר לך להעביר מטענים ללא מגבלות שטח, גובה או נפח - לכל מקום בעולם. ועם שרות מהימן ויעיל כמו שרות המכולות של "צים", אין פלא שגם ציוד מסובך, עדין ו... גדול כמו זה של תחנת הכוח בחדרה הועבר לארץ ב"צים". ובכן, אם יש לך סחורה, מכונית או מטען מכל סוג שהוא - ב"צים" תקבל שרות אישי, מהיר ויעיל - צים - שרות שבעה כוכבים



קובלן

צעיר מוכשר!

# בוא והפעל עוצמה טכנולוגית!

הרשות לחינוך והכשרה ימיים מודיעה על פתיחת מסלולי לימוד:  
**א. קציני סיפון - חובלים**  
**ב. קציני מכונות**

מתקבלים מועמדים לאחר שירות צבאי מלא, בעלי בריאות תקינה, בוגרי תיכון עיוני בעלי תעודת בגרות ואו שסיימו לימודיהם בהצלחה (מסמ"ת ומעלה).

בתקופת ההכשרה תיהנה ממענקים כספיים ולא תשלם שכר לימוד. לאחר ההסמכה תזכה במקום עבודה בטוח, מענין ורב אתגרים.



לפרטים נוספים והרשמה פנה למשרדנו:  
בח'יפה: רח' נתן קייורמן 1, ליד כיכר פריז, בימים א'-ד' בשעות 8.00-14.00  
בתל-אביב: מגדל שלום, רח' אחד העם 9, קומה 28, בימים א' ג' בשעות 9.00-14.00  
בבאר שבע: בלשכת התעסוקה האזורית, רח' העצמאות 53 בימי ה' בשעות 10.00-4.00  
בלשכות להכוונת חיילים משוחררים: בירושלים, תל-אביב, חיפה, באר-שבע, אשקלון וחדרה.

לקבלת פרטים נוספים, גזור התלוש ושליח:  
לכבוד הרשות לחינוך והכשרה ימיים ת.ד. 1909 חיפה, 31018.  
שמי: \_\_\_\_\_ גילי: \_\_\_\_\_  
כתובתי: \_\_\_\_\_  
השכלתי: \_\_\_\_\_  
מעונין במגמה: סיפון/מכונות/מחק המיוחד

כשאתה קצין בים - אתה תמיד אופק אחד קדימה

# בטאון קצין-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי לקציני-ים  
חיפה, רח' הפרסים 22  
ת.ד. 9512  
טלפון: 2-512231-04  
524288-9  
מברקים: איסופגרם  
מיקוד 35 662

## THE ISRAELI SEA-OFFICER UNION

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

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

צלם המערכת: אפרים חלפון

עיצוב גרפי: דב מדישאל לוי / מעצבים



הוצאת בטאון זה עומדת בסימן כינוס המועצה מחודש ינואר 1984. דיוני המועצה התמקדו הפעם בשפל המתמשך בספנות, ענין הנוגע ישירות לפרנסתנו ועתידנו. חברות הספנות הישראליות מוכרות ומעמידות אוניות וכל זאת על מנת להשאר ולצוף עד יעבור זעם.



בטאון זה רואה אור לאחר המועצה האחרונה, שהתכנסה באמצע חודש ינואר 1984, שבה חלו שינויים פרסונליים בחטיבת הקצינים ונבחרו כמזכירים: כלכל ראשי יהושע שפירא, וחובל ראשון אלי רומנו במקומם של חשמלאי ראשי יוסף פניני ואלחוטאי ראשי דוד יחזקאל. תקופה זו מאופיינת במספר נושאים שזוכיר אותם על קצה המזלג בלבד במאמר זה.

המשבר הוא תולדה של בעיות הכלכלה העולמית ולמרות שאף גורם בספנות הישראלית לא בא בהאשמות ישירות לאיגודים, טוענות החברות שהעלות הגבוהה שלנו היא בעוכריהן, ולכן נסבו דיוני המועצה בהצעות החברות בנושא צמצומי תקנים. לפני שאסיים, ברצוני לגעת בעוד נקודה אחת: השתתפות חברי האיגוד באופן פעיל בבטאון זה. כפי שתיוכחו, ישנה הענות מה של חברים שכותבים אך עדיין לא מספקת. ברצוני לבקש מהחברים לשלוח חומר בפרט למדור "כמעט וקרה", על כמעט אסונות והדרכים למניעתם.

רח' מרדכי (מייק) דרוקר

\*ראשית: חידוש חוזה העבודה לשנת 85-1984, על-פי העקרונות שהתקבלו בשנה שעברה במסמך י.קיסר וכן שינויים ודרישות המתבקשות בעקבות הזמן וההתפוכות שחלות בציי בכלל. \*שנית: הדיונים עם חברות הספנות - ו"צים" בפרט - בדבר צמצומים ויעול הצוותים באניות נכנסו להילוך גבוה, אשר תוצאותיו יראו בודאי בשטח בעתיד הקרוב לרווחת הקצינים ולשיפור מצבן של חברות הספנות. כמוכן שזה מותנה באותם עקרונות שהעמדנו לפנינו מראש. ישלישית: אין אנו שוקטים על השמרים ומפסיקים את הטיפול בפנסייה המוקדמת, שבה אנו רואים שלב חשוב בהתייעלות הצי. אם הדבר לא יבוא לסיום ויחתך בקרוב על שולחנו של שר האוצר, לא יהיה מנוס מהעברת הנושא לערכאות משפטיות. \*רביעית: אנו פועלים בלי לאות וביתר תוקף נגד חברות ישראליות המפעילות אניות ב"דגלי נוחות" עם צוותים זרים. הדבר הבולט בהקשר זה, הוא הסיפור על האניה "עדנה" והמאבק שהאיגוד הפעיל בסוגיה

ציור השער: רח' ניקולאי בניץ  
ר/ח ניקולאי בניץ  
נולד ב-1911 ברוסיה. אמן ותיק - מצייר 30 שנה תמונות בצבעי פסטל, באמנות עדינה ומיוחדת. התערוכה הראשונה היתה בשנת 1962 על אנית המשא "מצדה", שעגנה בבלטימור, ארה"ב; השניה ב-1965 בגלריה "הגפן" בחיפה. כן השתתף בתערוכה של 46 ציירים על נושאי ים ב-1971 ב"בית-שאגאל" בחיפה וקיבל פרס עבור התמונה "הסופה". את עבודתו שבחו מבקרי אמנות בארה"ב וישראל.

כל המאמרים וכן המכתבים המתפרסמים במדור "אני סבור ש..." הם על דעתם האישית של כותביהם בלבד ואינם מביעים, בהכרח, את עמדת האיגוד.

המערכת

זו להחלפת חלק מהקצונה הזרה בקצינים ישראליים באוניות של חברה זו. \*חמישית: אנו מברכים בהזדמנות חגיגית זו את חברת הספנות "ישקונטי" על הכנסת האניה "נתנאל" בדגל ישראל עם צוות ישראלי מלא. אנו תקווה שתהיה זו סנונית ראשונה, המבשרת פיתוח חדש וגדול של חברה זו. \*שישית: עקב המצב הקשה בספנות, בעיות רבות שהתעוררו בזמן האחרון בין האיגוד לחברות מצאו את פתרונן במישור של בורריות, שמקצתן מופיעות בבטאונו זה, ולא בדרכי השבתה. לסיום: אנו מודעים למצב החדש שנוצר היום בציי עקב העמדת אניות ומכירתן. אי לכך כל פניה של קצין לאיגוד תמצא את טיפולה המלא והמסור. חברים שהחליפו את מקום מגוריהם ומסיבה זו לא קיבלו את הגליון הקודם של הבטאון, מתבקשים להמציא לנו בהקדם את כתובתם החדשה, על מנת שיקבלו את הבטאון כסדרו.

המערכת

# כינוס מועצת איגוד קציני הים

## ינואר 1984

### החלטות משותפות של מועצת איגוד קציני הים

נוכחים:

חטיבת ר/ח מ/ר: ר/ח מרקוביץ אפרים, ר/ח גרומן ישעיהו, ר/ח הלל, מ/ר עברי ארז, מ/ר בלס זאב, מ/ר הירשפלד יוסף. חטיבת הקצינים: 1/ח רומנו אלי, 1/ח פביאן עמוס, חש/ר פניני יוסף, מ/ר אברהם אריה, מ/ר פאר דב, אלח/ר דוד יחזקאל, כלכל/ר שפירא יהושע.

4. בשום מקרה לא יקבל מזכיר כספים מחברת ספנות בתוקף תפקידו כמזכיר. במקרה של נסיעות בתפקיד לחו"ל, תספק החברה כרטיסי נסיעות, לינה וכלכלה בפועל, אך לא כספים. בהוצאות שמחויף ללינה ולכלכלה, ישא האיגוד. המזכירות המשותפת תחליט על גובה הסכום. (פה אחד)

5. מידי יום שישו תתקיים ישיבת מזכירות משותפת. שתרשם בפרוטוקול. היה ולא ניתן לקיים את הישיבה המשותפת ביום שישו, תתקיים ביום אחר בשבוע. פרוטוקול הישיבות יחתם ע"י מזכירי שתי החטיבות. (פה אחד)

6. יש להוציא את הבטאון ארבע פעמים בשנה. עלון יוצא מידי פעם המזכירות תבוא בדברים עם אנשי החי"ל בהקשר לשיתופם בהוצאות הבטאון. חברי המועצה ידווחו על כך. כל זאת בתנאי שלא תפגע שליטתו בבטאון. המזכירות תבחר בחברי המערכת נוספים לבטאון מבין חברי המועצה השוהים באותה עת בחוף. (פה אחד)

7. התרמות חברי האיגוד יעשו רק בהסכמת רוב חברי המועצה, ובתנאי שכל חבר איגוד המסרב לתרום, יקבל כספו בחזרה על פי דרישתו. (פה אחד)

8. המועצה מטילה על המזכירות לבוא בדברים עם הנהלת "צים" לשם שיפור העבודה והיחס באגף הצוות לפיקוד וקציני האוניות ולדרך שיבוצם. (פה אחד)

9. המזכירות תוציא מכתב לכל חברות הספנות שאין להעסיק ר/ח ומ/ר וקצינים שהם עובדי חוף מבלי לקבל לפני כן את אישור האיגוד. (רוב קולות)

10. מס נסיעות: המועצה מטילה על המזכירות לפעול בשיתוף כל הגורמים לשם ביטול מס הנסיעות. (פה אחד)

11. המועצה מטילה על המזכירות לעקוב אחר אניות הפחם המגיעות לנמלי הארץ ולודא שהחלטת ועדת הכלכלה של הכנסת לגבי אחוזי ההובלה באניות ישראליות (80%) אכן מיושמת. (פה אחד)

12. האיגוד יקדם בברכה כל אניה חדישה שתוכנס לשירות ע"י חברת ספנות ישראלית ויהיה פתוח לדיונים בדבר ייעול וצימצום בתקנים בהתאם לנסיבות. המועצה מסמיכה את המזכירים לעבד תכנית אלטרנטיבית לצימצומי תקנים באניות קיימות, בתנאי שלא יפגעו קצינים מהחברה. יושם דגש על חלוקת הנטל בין המחלקות. (פה אחד)

13. במגעים לצימצומים והתייעלות בחברת צים יש לקבל תכנית הבראה מהנהלת החברה, ושהצימצומים וההתייעלות יערכו בכל מגזרי החברה. (פה אחד)

14. המזכיר פניני יוסף ישרא חודש נוסף במשכורת בתור יועץ לשני המזכירים החדשים. (רוב קולות)

1. חברי המועצה בחטיבתנו קוראים להגברת שיתוף הפעולה עם חטיבת הקצינים ועם איגוד הדירוגים, כולל פעולות הסבר על נושאים אקטואליים ולהביע עמדתנו באותו נושא בעוד מועד, למניעת קונפליקט הרסני בעתיד, הנובע מחוסר קומוניקציה מוקדמת. מידי יום שישו תתקיים ישיבת מזכירות משותפת שתרשם בפרוטוקול. היה ולא ניתן לקיים את הישיבה המשותפת ביום שישו, תתקיים ביום אחר בשבוע. (פה אחד)

### החלטות

2. האיגוד רואה בדאגה את התפוררות מערכת החינוך הימי. קיום המכון להכשרה ימית הינו הכרח להמשך הספנות הישראלית. האיגוד מחליט על הצעדים הבאים: א. להפעיל לחץ על הממשלה להכריח את כל חברות הספנות להשתתף בהוצאות ההכשרה. ב. ללחוץ על קיום שוטף של קורסים (לפחות אחת לשנה לכל דרגה ללא קשר למספר המועמדים). ג. ללחוץ על עידוד דירוגים למעבר לקצונה. ד. האיגוד ביוזמתו יפתח מערכה פירסומית למשיכת כח אדם בקצונה ימית וישתתף בכל יזמה קיימת. ה. ללחוץ ליצירת תנאי עידוד לקדטים. ו. לדרוש נציגות האיגוד במועצת המנהלים של הרשות להכשרה ימית. (פה אחד)

### החלטות

5. כל חבר מועצה חייב לדווח למזכירות בזמן ירידתו מן האניה. (פה אחד)

6. המזכירים הנבחרים יורשו להעדר מן המזכירות לצורך הפלגה שזמן הסבב המתוכנן שלה לא יעלה על 60 יום, וזאת למשך שנה קלנדרית מיום הכנסו לתפקיד. במקרה שההעדרות תהיה למעלה מ-60 יום ללא סיבה סבירה, המזכיר המחליף ישאר בתפקיד עד לכינוס המועצה הבאה. (פה אחד)

7. אלח/ר דוד יחזקאל מציע לבחור את כלכל/ר שפירא יהושע כמזכיר במקומו וזאת עקב הבעיה הדחופה של פיטורי כלכלים. (פה אחד)

8. יהושע שפירא ייכנס לתפקיד מזכיר מיום 1.2.84. (פה אחד)

9. מ/כ דב פאר מציע לאור המצב שנוצר בספנות הישראלית אני דורש צרוף של מכונאי כמזכיר שלישי עד תום חוזה העבודה. (פה אחד)

# כינוס מועצת איגוד קציני הים חטיבת רבי-חובלים, מכונאים ראשיים (ינואר 1984)

3. המזכירות תפנה להנהלת צים ותדרוש לקבל רשימה מפורטת של כל המשרות כרגע למפקחים עם שמות ותפקידים ותדאג לכך שתפקידי מפקחים לא יימסרו לאנשים שאינם חברים בחטיבה ר/ח ומ/ר ולא יהיו שינויים או צימצומים במשרות אלה בלי הסכמתו של האיגוד. (פה אחד)

4. המועצה דורשת מחברות הספנות לשחרר קצינים לחופשה ללא תשלום במקרה שאין להן תעסוקה בחברה לקצינים בדרגותיהם. (פה אחד)

5. המועצה מטילה על המזכירות להחזיק רשימה מעודכנת של כל האניות בבעלות ישראלית ברשומות באגף הספנות. המזכירות תפעל לצוות אניות אלה בצוות ישראלי. (פה אחד)

## כינוס מועצת איגוד קציני הים/ חטיבת קצינים (ינואר 1984)

10. הצעה של פניני - כאשר יקראו לדיונים על צימצום תקנים של המכונאים, על שני המזכירים לזמן את אחד מנציגי המכונאים מהמועצה כדי להשתתף בדיונים וזכותו של חבר מועצה זה לזכות ווטו בנושא זה במזכירות. (פה אחד)

11. הצעות להסכם עבודה חטיבת הקצינים 1984/85. הנו מתכבדים להגיש בזה הצעותינו לשינויים בהסכם העבודה הקיבוצי לקציני ים והרי ההצעות לשינויים: א, הסכם קיבוצי יתחיל ב-1.4.84 ועד 1.4.85. ב, לעדכן את השכר לפי שער הדולר של 1.4.83 ליום ה-1.4.84. ג, לשנות סעיף 4.15, חישוב השכר היומי ייעשה לפי חלקי (1/25). ד, להצמיד את המשכורת לדולר לפי המועדים שייקבעו לתוספות היוקר. ה, תוספת של 6 ימי חופשה לקצין בכיר ו-5 ימים לקצין

6. המועצה הבאה תתכנס לא יאוחר מ-20.1.85. (פה אר)

7. המועצה מטילה על המזכיר לדרוש פתיחת המכרזים הפנימיים של פקדי "צים" לכל רבי-חובלים והמכונאים הראשיים ב"צים", וזאת בהשתתפות מזכירות האיגוד בועדת הקבלה. (פה אר)

זוטר, ו, יש להוסיף חודש נוסף להשתלמויות. ז, להגדיל הפרשות לק ה.ל. מ-5% ל-7.5%. ח, השתתפות באחזקת טלפון ורכב. ט, סעיף 5.9. י, יש לשנות כמו 4.7.2. יא, אלחוטאי יתן חדשות מוקלטות בקלטת פעם אחת ביום. יב, לשנות תשלום תקן חסר עב ככלל ראשי. יג, יש לעדכן פרק 3. סדרי עבוד יד, להעביר את קבוצה ג ל-ב. טו, דרגות ביניים. טז, תוספת וותק \*בכל מקרה לפני חתימת החוזים הפער בין החטיבות לא ישתנה.

# ברכות לכינוס מועצת האיגוד

**אלוף (מיל.) שלמה אראל, מנכ"ל איגוד חברות הספנות הישראליות - פנסייה מוקדמת תגביר ההתייעלות בצי הסוחר**

הספנות הישראלית הולכת ומצטמקת. בשנים האחרונות אין עליה במספר האניות ולא בכמות האנשים. יש לדון על מה שיכול ציבור קציני הים לתרום למניעת הצמצום. זהו ציבור בעל עוצמה אדירה שמצבו הכלכלי סביר. אני מאחל שחרף האילוצים שיש לאיגוד מקצועי בימים אלה - כאשר מגיעים למצב כשל היום, יש לדאוג שמקורות הפרנסה לא יסתמו. באשר לנושא הפנסיה המוקדמת: הצגנו את הנושא בפני הממשלה, בבחינתו של יורם ארידור כשר האוצר. היה בכך יותר הצגת הנושא בצורה של רפורמה במערכת כוח האדם. תכנית הפנסיה המוקדמת היא חיובית ומטרתה להצעיר את הצי, ליצור תמריץ לקצינים ימיים בגילאי הביניים להשאר ולא לעזוב את הצי.

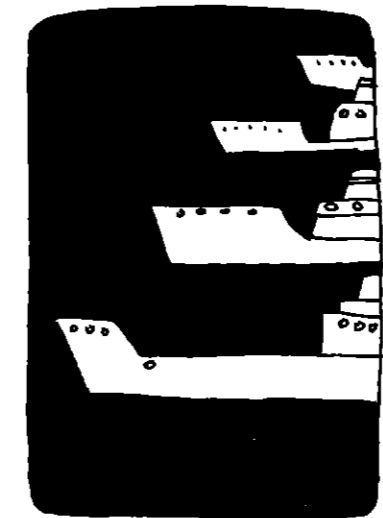
ראינו את העניין כל הזמן כתכנית לטווח ארוך. הנושא לא עשה רושם גדול על שר האוצר שלא היה מוכן לאשרו מתוך שיקולים כלכליים ציבוריים של אי יצירת תקדים, למרות שהיה ברור לו שהתכנית ממומנת ע"י המעסיקים והעובדים. **אנו מקווים כי שר האוצר החדש, מר כהן-אורגד, לא רק שיראה בעין יפה את התכנית הזו כי אם בכלל את הספנות.**

מנסיון איתו בוועדת הכספים - כמרכז הקואליציה - יחסו לספנות ולבעיותיה היה חיובי. כמוכן ששינינו מעט את הדגש. הצגנו את הפנסיה המוקדמת כתכנית חירום. אולי ירשים אותם יותר המצב שבו אנו נתונים בחובה להתייעל. יש מערכת של ימאים קשישים המקשים על המערכת וחייבים למצוא פתרון. לא רק שהם אינם יעילים אלא מפריעים להתייעלות ולהצערה של הצי. הכסף המיועד להתייעלות ישנו - אז אנה הביא את בחשבון. לצערי, היה לנו סיכוי להפגש והפגישה נדחתה ואז השר נכנס לקלחת התקציב. בשיחה אישית עמו בביתו השיב לי שהוא יטפל בנושא לאחר שיגמור את נושא התקציב.

**כל המשק "מתייעל" על ידי הקדמת הפרישה ויש הסכמים לפרישה מוקדמת.**

## יהודה רותם, מנכ"ל "צים": נושר התחרות של הצי הישראלי נשחק

ברצוני להעביר למועצה תמונת מצב כפי שהיא נראית מהזווית של החברה שאני עומד בראשה. למרות השיגרה והחולין יש צורך לראות גם את האופקים. האופקים הם מאד קודרים, והמציאות אפורה. אנו מכירים כבר את כל האמירות שנשמעות שדופות קמעה - וזה כבר כמעט לא עושה רושם. אנו שומעים על המליונים, על חברות מצטמצמות ומתמוטטות. **כאשר אנו רואים את המצב כאן, זה המשבר הכי קשה שידעה הספנות הישראלית מאז קיומה וזה המצב המסוכן ביותר שהיתה נתונה בו הספנות מעודה. אסור לנו לעצום עיניים ולאטום אזניים ואסור לנו למצוקה הענפית - ישנה גם הבעיה של כלל המשק. ציבור קצינים ימיים חייב לראות בנוסף היום את המצב לאשורו. ברוב המגזרים של הספנות - דמי ההובלה נגזרים לפי ההוצאות והמתחרה הכי זול - ולא הכי יעיל - הוא שמקבל את ההובלה. התחרות היא מאד קשה. את**



כאשר יש מצב בו מצוי הפרש קטן בין היצע לביקוש - אז התחרות קיימת אך אז אין מאבק על קיום. עד עכשיו לא נפגעה הספנות הישראלית מבחינת כלי שיט. אך זה לא צריך להטעות אף אחד. עד היום, מה שנעשה ליעול היה הצערת הצי, הבאת אניות יותר טובות - לבנקים הישראליים היה עוד חמצן וניתן היה לממן. היום יש קושי רב במימון אניות חדשות. **אנו מגיעים לשלבים קריטיים מפני שכושר התחרות של הצי הישראלי נשחק.** בחברת "צים", ראינו כבר בשנת 1980 את הנולד ו"הורדנו טורים". עשינו דברים עצומים בתחום ההתייעלות, אם זה דלק, מכולות, הוצאות נמל, איחוד קווים, וגם התחלנו להתייעל בנושא כוח אדם. כל האניות החדשות, המודרניות והגדולות, מעסיקות פחות עובדים ולא הוספנו עובדים נוספים בחוף. אך **התייעלו הרבה יותר.**

## אורי צוקרמן יו"ר ועד עובדי "צים" - לא לאפשר "זריקת" אנשים לרחוב

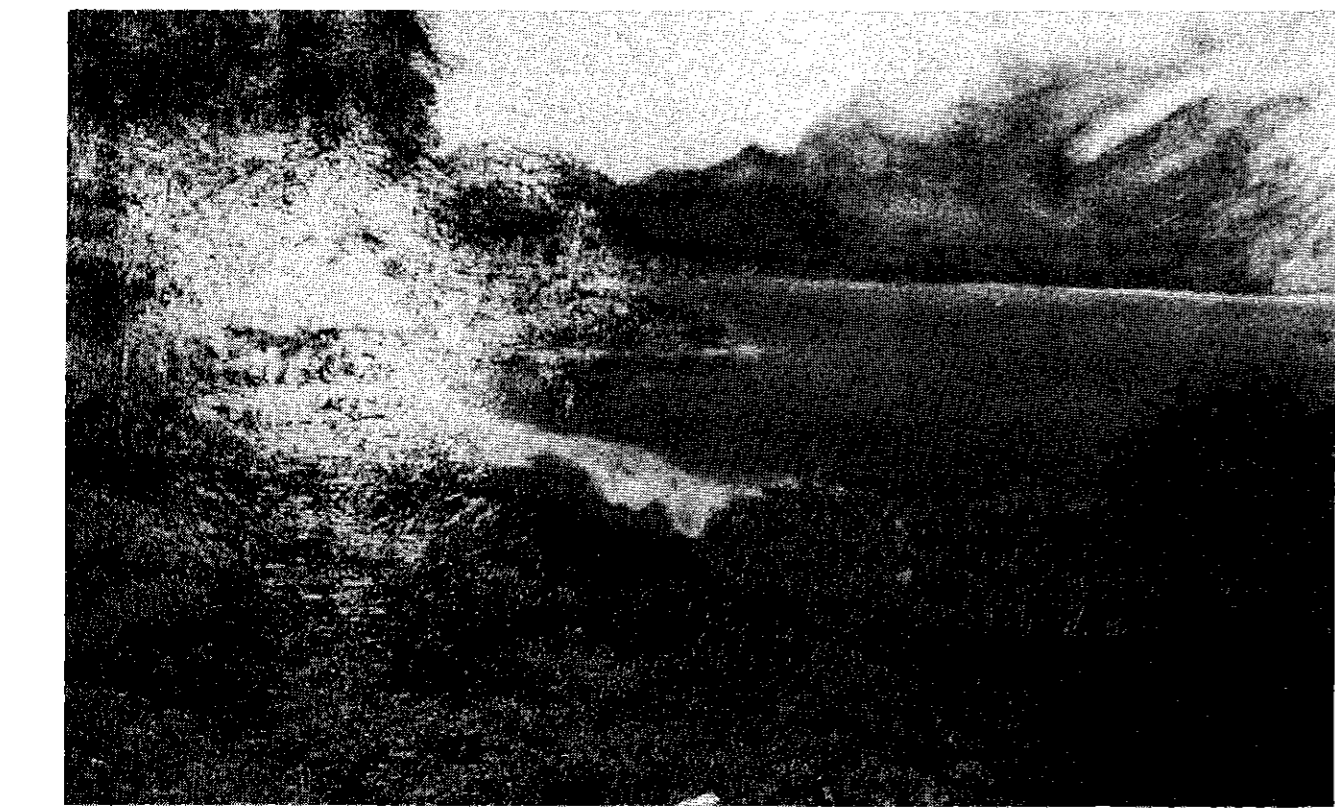
המוטו העיקרי הוא לא לתת לפטר עובדים, אך לא בכל מחיר. נקטנו במספר צעדים, **בקשר להתייעלות:** אנו מאפשרים לצמצם משרות בחו"ל וכן המלצנו להוריד **לשוהים** בחו"ל את השכר בשיעור ניכר. הם מרוויחים כמעט כפול מאשר הנוכחים בארץ. כמו כן יש משרדים בחברה אשר יש אפשרות להפחית מעובדיהם או לחסלם (לדוגמה "צים קווי נוסעים", המשרת רק את הציבור שלנו, או מחלקת שרותי רווחה) אנחנו מוכנים לעזור לחברה אך אם הבעיה היא עלות כספית - הרי שעלות כל עובדי החוף לא היתה מצילה את "צים" - **עבודה טובה יותר והתייעלות, כן תביא את החברה למוצא נאות.** המטרה לא תהיה להוציא אנשים לרחוב. אפשר להוציא לפנסיה מוקדמת, ולא גילאים של 30-50 (יש בעיה של תעסוקה במשק הישראלי). אם החברה תשליך אנשים לרחוב - כולנו חייבים להתלכד ויחד עם הדירוגים והקצינים לשמור שלא יזרקו לרחוב. ההנהלה חייבת לתת דוגמה אישית קודם, **ושהם יובילו אותנו קדימה!**

## שלמה אביטן, מזכיר איגוד הימאים הדירוגיים: נעודד גורמים חדשים להכנס עם אניות ישראליות

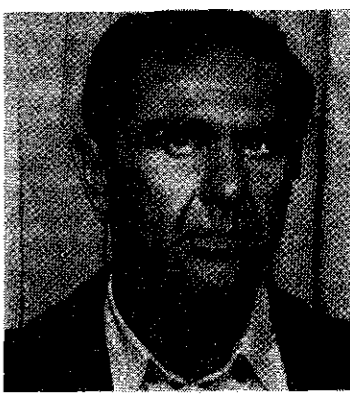
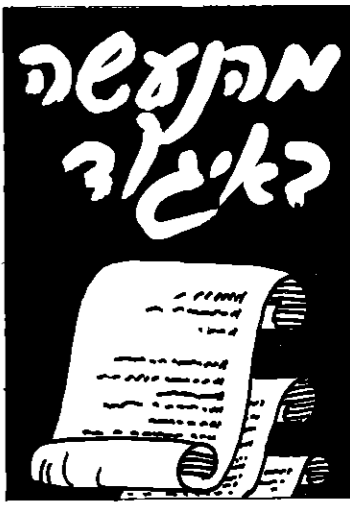
בנושא ההתייעלות ומצב התעסוקה - אתחיל בנתונים שהם יותר רלוונטיים לגבי הקצינים ולכוון שבו אנו הולכים. כיום, בלשכת העבודה לימאים רשומים 410 ימאים דירוגיים מחוסרי עבודה. בחודשים הקרובים המצב יחמיר ובגלל הוצאת 5 אניות מהשרות ב"צים" והמצב הרופף בחברות אחרות, נשאלת השאלה: במה להתייעל? קשה ללכת בכוון המחשבה של צמצום באניות, גם אם יש מקום לצמצום באניה זו או אחרת. ברגע שימאים יושבים וממתינים חודשים רבים לעבודה - הרי שהם בעצם נזרקו לרחוב. **אנו מעודדים כל גורם שיבוא עם אניות ישראליות!!** בשיחות עם "צים" אמרנו להם: אם לדבר על צמצומים, תביאו אניות מסוג אלה שמפעילה "ישקונט", ואניה כזאת תפליג עם 18 איש. לא מזמן נפגשנו עם שר התחבורה וטענו שמצד אחד יש משבר בענף ומצד שני נותנים צירטרים. לכך קיבלנו תשובה שהיא מספקת אותנו: צירטרים לא יהיו יותר, בתנאי שנפתח את הצי...

אנחנו מעודדים - ונעודד - כניסת גורמי ספנות חדשים לענף. עלינו למצוא פתרונות למובטלים ומכיוון שהמטרה היא צימצום בכל מחיר, אנחנו הצגנו שלושה תנאים: **א. תכנית יעד של החברה\*** (אין שום סיבה שנצמצם אם אין תכנית יעד). אנחנו לא הכתבנו את התקנים ואלה הם התקנים המתאימים לתפקוד אניות. **ב. פתרונות לאנשים מחוסרי העבודה בלישכה\*.** אותם אנשים היו פעילים בחברה וכתוצאה מהמשבר נקלעו למצב של חוסר עבודה ופרנסה. פתרונות קלים לא עונים על הדרישות שלנו. **ג. צימצום במנגנון החופי פירושו פיטורין\*.** המטרה של הנהלת "צים" היא מוגדרת. אם "צים" רוצה להוכיח שהיא מתייעלת אז יש להוציא אנשים לפנסיה ולשקם את השאר. בלי צימצום בהיקף כוח האדם, ורק צימצום אניות יביא להחמרת מצבה של חבי צים. היקף האניות צומצם במשך השנים האחרונות ב-50%. היקף כוח האדם צומצם ע"י אוטומציה, טכנולוגיה ועוד. אנחנו כבר קרוב לשנתיים נאבקים בפתרונות וכאיגוד דירוגים הדואג לאינטרסים שלו - אנו מודאגים. אנו מקווים שמועצה זו תחליט

על עידוד הספנות הישראלית כאשר כל אחד יתן את חלקו בפתרונות, כדי לעבור את התקופה הקשה. **\* פנסייה מוקדמת\*** אנחנו תמימי דעים אתכם שהג הזמן לעשות משהו בנדון. אני מודאג שאתם תחליטו איו שהיא החלטה שאולי לא נשקלר עד תומה. מידי פעם מועלים רעיונות טובים - אך כל עוד לא נבחנו אלה ב"שטח" הייתי נוקט בכל כללי הזהירות. בנושא של, של הפנסיה המוקדמת, הקדשנו את מירב הכלים שעמדו לרשותנו ע"י "נדנדו" לכל מיני גורמים ממשלתיים. **לצערנו, המצב המשקי, פוליטי, כלכלי אינו מאפשר להגיע לפנסייה המוקדמת.** לקראת ימינו האחרונים של שר האוצר י. ארידור נקבעה לאגודי פגישה עמו אשר לא נתקיימה - ופנסייה אין לנו. **אני פונה כאן לחברי המועצה לעשות מאמץ עליון ולא להחליט על מעשים חפזים.** כל עוד לא התקיימה הפגישה עם שר האוצר החדש, י. כהן - אורגד, עלינו כפי שפעלנו, להשקיע יותר ולהטריד אנחנו שכנענו את כל הגורמים, נותרה רק נקודה אחת פתוחה וזו התקדימיות. x x x



ציי: מ/ר אלישע אורן.



# הערכות האיגוד לקראת העתיד הקרוב

המצב הכללי של הספנות בעולם וכן המצב בו נתונה כיום הספנות הישראלית, מחייבים לדעתנו, הערכות מיוחדות של איגוד קציני הים. ראשית, לשמור קודם כל על מקומות עבודה ושנית – על השכר והתנאים הסוציאליים. בישיבות המועצה, שנערכו במחצית השנייה של חודש ינואר 1984, הגענו למסקנה כי ההערכות צריכה להתבטא בשלושה מישורים – בעת ובעונה אחת.

א) **התייעלות מירבית של הקצונה בישראלית באניות, הכוללת, לצערנו, גם צמצום ניכר בתקנים הנהוגים כיום.** אין ספק שצמצום תקנים כזה, יטיל עומס עבודה גדול יותר על הקצינים, ובפרט על פיקוד האניה. אין גם ספק כי לא נוכל, בשלב זה, לקבל את הפיצוי המלא המגיע, לדעתנו, עבור אותו עומס עבודה נוסף. אך פיצוי כלשהו, ככל שנצליח להשיג, בתוספת לעבודה שנוכל לשמור על היקף צי הסוחר הישראלי, ואולי אף לעזור להגדלתו, יצדיקו את

עומס העבודה הנוסף. **ב) מלחמת חורמה של האיגוד, בעזרת שלוחות החוף של חטיבת ר/ח ומ/ר (הנתבים ומפקחי אגף הספנות), באניות בבעלות ישראלית, המצוותות בקצונה זרה, והכרחת. הבעלים להסב את הצוות לקצונה ישראלית.**

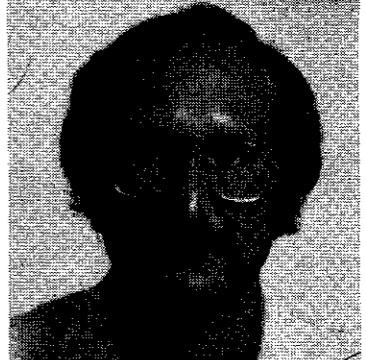
ג) **מאבק, במסגרת איגוד התובלה הבינלאומי, אי.טי.אף. באניות בדגלי נוחות.** הסעיפים ב' ו'ג' הנ"ל, בתוספת פרסום מתאים באמצעי התקשורת, יכולים להביא לידי כך שמתעניינים ציבוריים לישראל וממנה יוכלו באניות ישראליות. בנושא זה התחלנו כבר לראות ניצני הצלחה ואנו מקווים להמשך פורה.

מכל מקום, אי אפשר לנתק פעולות אלה מפעולות מקבילות של התייעלות מצידנו, ולכן הודענו באופן פורמלי לכל הנוגעים בדבר כי אנו מוכנים לצמצום תקנים מירבי, במסגרת החוק, בשני תנאים:

- 1) לא יפלט אף קצין מהמערכת בניגוד לרצונו.
- 2) **הקצינים שיעבדו באניות בתקנים מצומצמים, יקבלו פיצוי שיוסכם עליו בין האיגוד והחברה.**

אנו מקווים שנצליח בהערכות זו בעזרתם הפעילה של כל חברי האיגוד.

## ר/ח אפרים מרקוביץ מוזכר חטיבת ר/ח מ/ר



## צמצומים? כן, אבל בהסכמה הדדית

כאשר נציגי חטיבת ר/ח ומ/ר אומרים שהם בעד צמצומים – למה אנו מתכוונים? מאמר זה נכתב כדי להסביר לחברי החטיבה את ראייתנו לעתיד, בנושא הצמצומים והיעול שאנו שואפים להגיע אליו בצי הסוחר בכלל, ועם חברת "צים" בפרט.

לאור הקשיים בספנות, שכולנו עדים להם, ועקב מצבה הקשה של חברת "צים" בפרט, ברור לכולנו שמצב עיניים זה אינו יכול להמשך לעד. **מצב זה פרושו איבוד מקומות עבודה לחברי האיגוד עקב העובדה שאניות נמכרות ולא מוכנסות אחרות במקומן.**

ידוע לנו כי חברת "צים" מכניסה לשרותה אניות נוספות, אך מלכתחילה אינה מתכוונת לצוות אותן בקצונה ישראלית. (לדוגמה האניה "פטריה", אחותה של ה"חדרה", אשר עליה ניתש בימים אלה מאבק חריף בינינו לבין הנהלת "צים" לגבי דרישתנו לצוות אותה בקצונה ישראלית) כמו כן ברור לנו שכל הגורמים הנוגעים בדבר חייבים לעשות צעד דרסטי כדי לשנות את המצב ולאפשר לחברת "צים" – ולחברות ישראליות אחרות – לתפעל את האניות הקיימות ולהכניס לשירות אניות נוספות עם קצונה ישראלית.

## צוותים כמו במערב – אירופה

עד כאן, כל הצדדים מסכימים לעקרון אך בדבר הביצוע הראיה שונה בעיני כל גורם וגורם.

פה אנו רוצים להעלות את גישתנו לנושא זה.

**התייעלות באניות כוללת צמצום תקנים לרמה של ארצות מערב אירופה ובכך דעותינו הן קיצוניות מאוד.** אנו אומרים מפורשות שאנו מוכנים ש/ח ומ/ר יקחו משמרות בפועל, שמצבת הקצינים והדירוגים תקטן באניות הקיימות לרמה שניתנת לביצוע.

פירוש הדבר שבחלק מהאניות הקיימות מצבת כוח האדם באניה תקטן מ-24 איש ל-18 אנשי צוות, כלומר 7-8 קצינים ו-10-11 דירוגים. אך זאת, בתנאים שהצגנו לעצמנו והודענו עליהם בגלוי לכל החברות וגורמי הספנות.

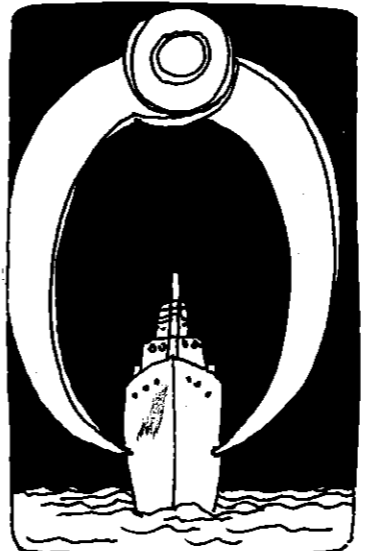
## במה מותנית הסכמתנו לצמצומים?

נחזור ונדגיש זאת בשנית:

- א. **לא יפלט שום קצין מהמערכת.**
- ב. **סעיף א' יוכל להתבצע רק באם החברה מצידה תתחייב מראש להעביר אניות שבעלותה – המפליגות היום ב"דגלי נוחות" וצוותים זרים – ולהפעילן בצוותים**

ישראלים ע"י אותם קצינים שיצאו או יפלטו כתוצאה מהצמצום באניות הקיימות. ג. אין ספק שאותם צמצומים וניידות צוותים יגרמו לחברת "צים" לחיסכון בהוצאות, אך יוסיפו נטל של עבודה על הקצינים ובפרט על הפיקוד באניות, וכן יגרמו שינוי ברמת החיים שחינו בה והורגלו לה עד עתה.

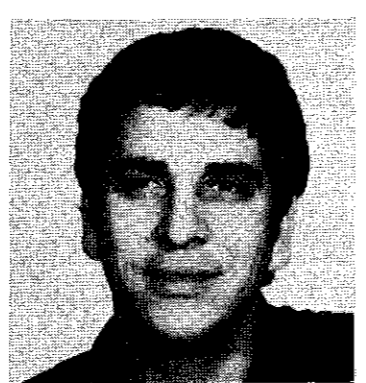
**אנו דורשים לכל הצוות המצומצם באניה – ולפיקוד בעיקר – חלק מ"עוגת" החסכון.** מה עוד שזה מעוגן בהסכם העבודה (סעיף 66) של חטיבת ר/ח ומ/ר, בו נכתב שחור על גבי לבן כי "מפירות הצמצומים יתחלקו החברה והימאים".



**אנו פתוחים לכל משא ומתן בדבר תוספת השכר שתבוא בעקבות הצמצומים.** עומדים על כך שיקיימו איתנו דיון רציני על הסכם מסגרת לפי הפירוט הנוכח לעיל, ולאחר שנגיע להסכם מסגרת, מוסכם על כל הצדדים, נשב לדון בצמצום תקנים ספציפי לכל אניה ואניה.

אנו בפרוש לא מתנים את התייעלות בצי – ובחברת "צים" בפרט – בצמצום והתייעלות בצד השני של המתרס, דהיינו במשרדים, לא מכיוון שאין אנו רואים את מה שנעשה בהם מבחינת הבזבז, אלא מכיוון שאנו טוענים כי לא נבחרנו לייצג את עובדי החוף ולא את ההנהלה אלא כדי להבטיח תעסוקה מלאה ופרנסה מכובדת לקציני הים.

מ/ר. ארז עברי



## "אני מאמין" של מזכיר חדש בחטיבת הקצינים

בתאריך 15.1.1984, על פי החלטת מועצת האיגוד התחלתי את תפקידי כמזכיר חטיבת הקצינים. הנני רואה בתפקידי כמזכיר חשיבות רבה דוקא בזמן הקשה שבו נתונה הספנות כיום ואשר עליו דובר וסופר כבר רבות ע"י גורמי הספנות השונים.

בעת הזאת רואה אני את מרכז תפקידי בדאגה לפרט – לחברי הקצינים. דוקא כעת ימצאו רבים במצב של מצוקה במקומות עבודתם בחברות הספנות השונות, אם בהפלטות מן העבודה או בהקפאת דרגות ועוד.

דבר שהוא בעל חשיבות רבה בעת הזאת הוא שקצינים לא יגיעו להסכמים אישיים (שיחייבו את הקצין ולא תמיד את החברה) עם החברות מבלי להתייעץ תחילה במזכירות האיגוד. חשוב לי מאד שהקשר עם חברי הקצינים יהיה אישי וישיר ולצורך כך ניתן לפנות אלי בכל בעיה שהיא הנוגעת לתפקידי – בכל שעות היממה - 1. במשרדי האיגוד, הלל יפה 4/4 טל, מס. 063-32721.

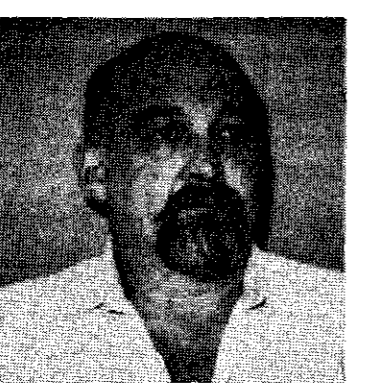
אנו נמצאים כעת לפני משא ומתן וחתימה על הסכם עבודה לשנת 1984/85 שהיא שנה קשה מבחינה כלכלית במשק הישראלי, ואנו נשתדל להפיק את המירב במצב

הנתון, ונשתדל לצמצם ככל האפשר מצב של חוסר עבודה בצי הסוחר. כמוכן שהמזכירות תמשיך לטפל גם בנושא הפנסיה המוקדמת, ופרטים נוספים על כך תוכלו לראות בהחלטות המועצה האחרונה המופיעות בגליון זה וכן במשך החדשים הקרובים כאשר תתבהר התמונה בנושא זה.

דבר נוסף שברצוני לבקשו הוא, כי לחבר שיש טענות או השגות שליליות לגבי פעולות המזכירות, טוב אם יבוא אישית לקבל תגובה ותשובה ישירה מן המזכירות ולא במכתבים ובפרסומים הפוגעים בתדמית האיגוד שלא לצורך – והרי אין זה תורם דבר לאיש, ויש בכך טעם לפגם.

ואסיים בכך, שהנני מאחל לכולנו שנה פוריה בעבודה, ואני מקווה לשיתוף פעולה מצד הקצינים, מכיון שהצלחתנו תלויה בדבר!

אלי רומנו חובל ראשון



## אגרת לחברי בחטיבת הקצינים

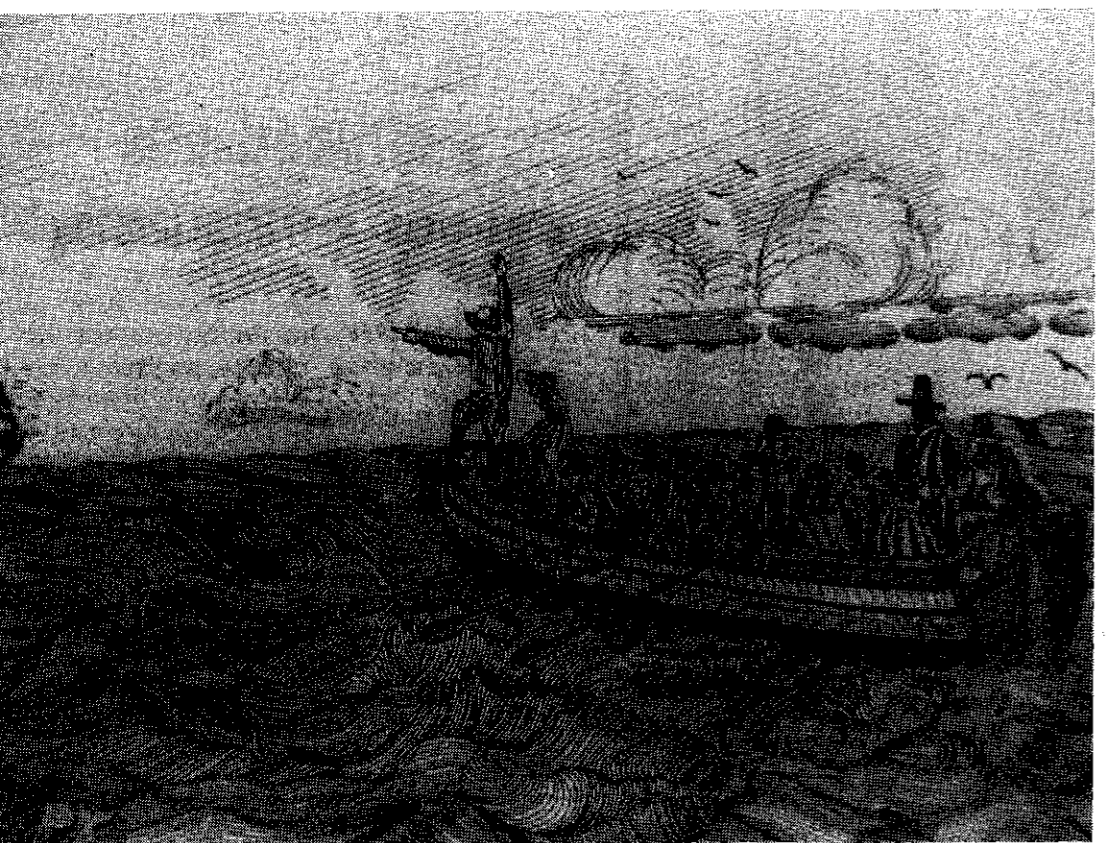
חברים! התחלתי את כהונתי כמזכיר חטיבת הקצינים באחת התקופות הקשות ביותר של הספנות הישראלית, אם לא הקשה ביותר מאז קיומה. אין זה סוד כי המשבר הכלל-עולמי בענף הספנות לא פסח גם על מדינת ישראל, בנוסף על הקשים הכלכליים המיוחדים למדינתנו.

במצב זה, שחברות הספנות הישראליות נאבקות על חייהן,

אנו חייבים לתרום את חלקנו להשרדותן, כדי שלא נאבד, וחלילה, את מקורות הפרנסה שלנו. התרומה הנדרשת מאיתנו היא צמצום תקנים במלים אחרות: פחות קצינים יעשו עבודה רבה יותר. נוכח הכרת המצב העובדתי ניתן כתף לייצוב מעמדו של צי הסוחר הישראלי, נרים את מה שהתבקש מאיתנו, כל זאת כפן לשורה של תנאים שהצגנו ושנועדו לצמצם עד למינימום את הפגיעה בחברינו. בשעה קשה זו – לחברות הספנות ולאיגוד קציני-הים כאחד – נקראים כל החברים ללכד את השורות ולתת לנו גיבוי מלא במאבקים הקשים שנקונו לנו לקראת פתיחת חוזה העבודה החדש, נגד חכירת אניות ב"דגלי נוחות" ע"י חברות ישראליות, נגד צמצום שרירות של התקנים באוניות ובעד הבטחת תעסוקה לכל קצין בצי הסוחר הישראלי.

אם נפעל יחד, כאגרוף אחד – אין ספק שנצליח בכל המשימות הללו.

## יהושע שפיר כלכל ראשי



צייר: חובל ראשון ויקטור ז'ורנו

# ינור שדות ים בע"מ

כתובתנו:

רח' המגינים 53 בית רסקו

ת.ד. 33972 חיפה 31339

ומודיעים על החלפת מספרי הטלפון

במשרדה הראשי בחיפה

מספרי הטלפון החדשים הם:

04-523281-2-3

סניף אשדוד: מיקוד 77 120 ת.ד. 4013

טל. 055 - 22501 / 25878

מען למברקים: ינור

טלסק: 31835



## atlantic אטלנטיק

### אטלנטיק חברה לדיג וספנות בע"מ

רח' התשבי 9, חיפה, ת.ד. 1938, טלפון 331251

טלסק: 46526 מברקים: אטמיש

חברות בת:

יונה ים-סוף בע"מ

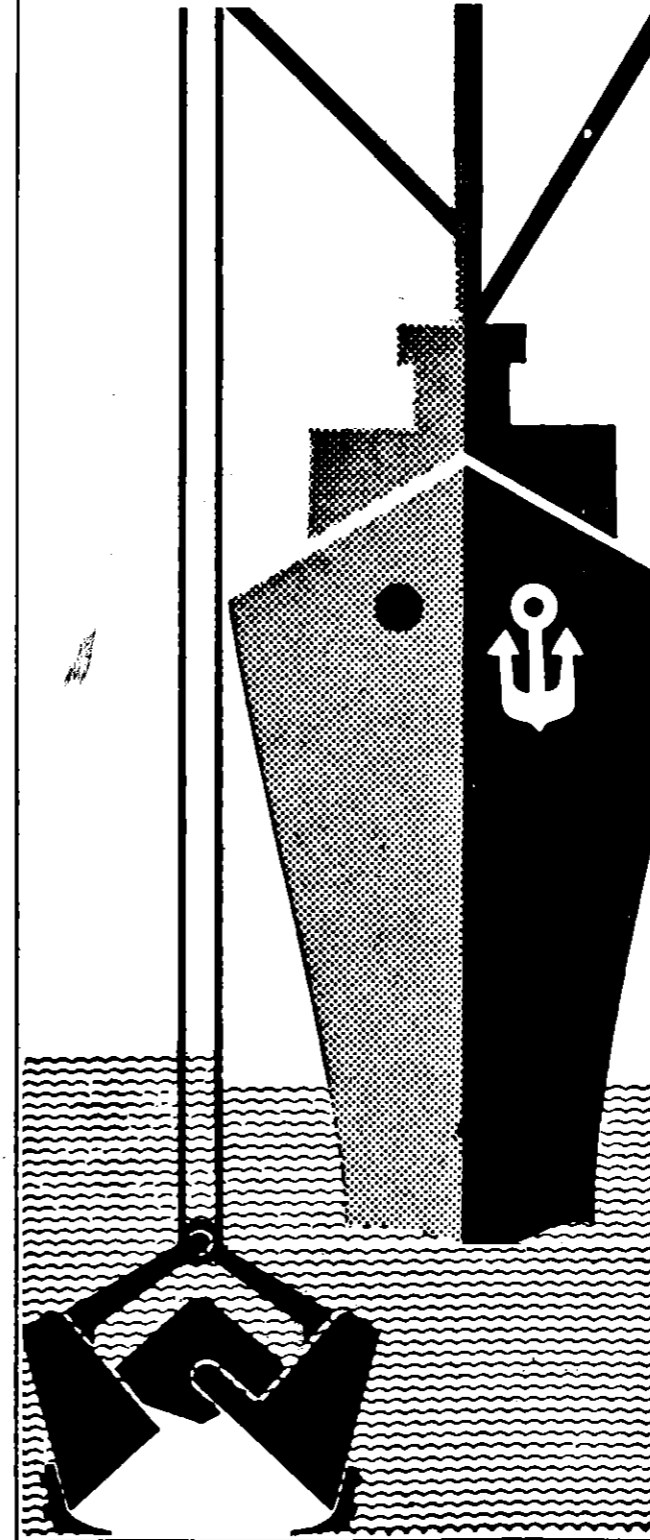
סאפומאר חברה לשיווק מזון מהים בע"מ

אינדסטריקו בע"מ

חברה טכנומיית לים התיכון בע"מ

# אניות משא אלים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל  
בשרות הכלכלה הישראלית



## יחסי הגומלין בין חברי החטיבה שבחוף לבין חברי החטיבה שבים.

המאמר הבא מנסה להציג את הנושא כפי שהוא נראה בעיני רבי-חובלים ומכונאים/ראשיים המפליגים בים, ואינו בא בשום פנים ואופן לנגח. לכן, אנא התייחסותכם לנושא לא כאל התנצחות שבין עובדים במשרות חופיות (מינהל-תפעול, מפקחים-טכניים, בודקים וגו') לבין המפליגים בים. המגמה העיקרית היא של בדיקת יחסי-הגומלין בין שני "מחנות", כדי לנסות ולתקן את הטעון תיקון, בעיקר התיקשורת, כדי לייצל את העבודה בעידן קשה זה לספנות הישראלית. הנושא פתוח לויכוח גם לכאלה שאינם נמנים כרגע על "כוחותינו" והיו בעבר חברים בחטיבה.

### זכור מאין באת...

ברור לכולנו, שחברי החטיבה העובדים במשרות חוף במשרדי החברות, נבחרו לתפקידיהם בגלל כישוריהם הימיים, לאחר שהפליגו מספיק שנים בים. יתכן שמטבע הדברים, משעבר מפקח לצד השני של המכתבה, נשכחת ממנו העובדה שגם בתפקידו הקודם בים, טובת החברה היתה בראש מעייניו, וכמוהו אז, חברי החטיבה המפליגים בים כיום. במקרים של חילוקי-דעות יש לזכור שתמונה המצטיירת כאילו המפקח מייצג את טובת החברה והימאי מתנגד לה, אינה תמונת המצב. המציאות היא ששניהם

### רוצים באותו דבר אך מביטים מנקודות השקפה שונות.

במקרים לא מעטים, נראה לכותבי שורות אלו, היה טוב לו היה המפקח רואה עצמו כאילו הוא המפליג בים, ומחליט כיצד היה נוהג כימאי הרבה חילוקי-דעות משמעותיים היו נמנעים לולא ניתנו הוראות מסויימות על-ידי החברות, או שהיו נחסמות על-ידי המפקח לפני הגיען לאניות.

אנשי המשרד, בשאפם, בצדק, להורדת העלות במקרים של טעינה, תידלוק, הזת-מטענים, תיקונים על-ידי צוות-האניה וכי, נוטים לשכוח את המיגבלות אשר פיקוד האניה נתקל בהן, והמפקח, כאישיים לשעבר (ואולי אף בעתיד) חובתו ותפקידו, לדעתנו, למצוא את האיזון העדין בין שני גופים אלו.

### תרומתו של המידע

בבדיקות שלאחר-מעשה, נראה שחלקם של הימאים רב בכל הייטעויות, והאחריות לאי-ביצוע-מושלם מוטלת על אנשי הים.

הסיבה לכך היא חד-משמעית. את דיווחי ביצועי האניה ממלאים מפקחים וסוכנים, אשר מטבע הדברים משליכים על האניה, אשר נציגה איננו בין הנוכחים בעת הבירור, את כל שאפשר. שוב, לדעתנו, "הורדת" אינפורמציה ביד נדיבה יותר ומבעוד-מועד לפיקוד האניה, היתה מצמצמת את הצורך בשיכתוב הייסטוריה במקרים לא מבוטלים, אשר משאירים משקעים מרים אצל כל הנוגעים בדבר.

**ככלל, מסירת מידע יש בה בכדי להביא הרמת-המורל והגברת המוטיבציה, אשר בסופם יגרמו ליעול ושיפור הצי.**

אמת, נוצר דור חדש בפיקוד האניות אשר הפך את אי-קבלת המידע לנכס שעמו הוא משתמש להתנערות מאחריות שהיתה על גבו במקרים הפוכים. אנו משוכנעים שברוב המקרים התנערות זו הינה תולדה של הניזכר-לעיל, ועם שינויי המדיניות תעלם התופעה כמעט לחלוטין.

עצתנו למפקחים, להפליג מפעם-לפעם, לפגוש ולראות את האפטיה האופפת את הנוגעים בדבר בבואם להעריך את תגובות החוף למאמציהם, להיטיב או לצמצם בהוצאות. משפטים כמו "למי זה איכפת בחוף?" "את מי זה מעניין?" "לא מחלקים מדליות בחברה זו או אחרת"

"זה עוד עלול להזיק לי", אינם נחלת הצוות בלבד אלא גם של אנשי מפתח באניה.

לסיכום: אמנם מטבע הדברים היוזמה חייבת לבוא מצד המפקחים בחוף אבל אם כל הגורמים ביחד (מפקחי החוף, אנשי המשרד, והימאים) יבינו ויתנו דעתם לנושא המוזכר, משוכנעים אנו שהתמונה תשתנה לטובה, ועם הכרת החומר האנושי הנוגע בדבר, השינוי יתכן בתוך פרק-זמן קצר להפליא.

אנו מקווים ומעודדים התייחסות של כל הגורמים לשורות אלה.  
ר/ח פרקש יעקב  
מ/רהירשפלד יוסף  
א.מ. "צים מיאמי"

### תגובות למאמר

מאשר בתודה קבלת המאמר -

כתבה של ר/ח פרקש ומ/ר

הירשפלד בנושא יחסי הגומלין

בין פיקוד האניה והזרועות

החופיים של החברה, כולל אלה

המאוישים ע"י יורדי ים לשעבר

- בדרגות בכירות.

הבעיה בודאי אינה חדשה ואני

מניח שהיא תלווה אותנו גם

בעתיד.

לדעתי הדרך הטובה ביותר לתת

ביטוי חפשי ונאמן לכל

"צדדים" בבעיה זו היא לקיים

דיון ב"פנל" ולא דוקא

בתשובות והתייחסויות בכתב.

קשה - לעניות דעתי - להביע

בכתב, במקביל, ע"י כל הנוגעים

בדבר ולהביא לביטוי את כל

מורכבות הענין. מה גם שאני

מניח שבצורה כזו תהיה

"הקצנה" בעמדות דבר שימנע

במקרה של דיון בין שותפים ולא

הבעת דעה חד-צדדית של כל

הנוגעים בדבר. עצם המפגש,

החלפת הדעות ההדדיות

ושמיעת איש את רעהו עשויה

לתרום לריכוך הבעיה אם גם

בודאי לא להעלמותה.

מ/ר ח. צוקר

ראש מינהל כח אדם

"צים"

בהתייחס לפנייתכם מתאריך

16.1.84 בנדון "יחסי גומלין",

הנני מצטרף לדעתו של מר

ח.צוקר.

אי לכך אשמח לקחת חלק בדיון

המוצע, באם תמצאו לנכון

לקיימו.

ר/ח ש. דוליציקי

ראש מינהל הצי

"צים"

בעקבות התגובות שהתקבלו ע  
הכתבה, יוזמן דיון בין אנשי  
החוף לאנשי הים בעתיד  
הקרוב. את תוצאות הדיון נפרס  
בבטאון הבא.

המערה

### אל מועצת איגוד קציני הים

• ראשית, הייתי רוצה לשאול  
בשביל מה קיים האיגוד בכלל  
הרי כל מה שקיבלנו עד כה ה  
מקבלים ממילא, גם מבלי שה  
קיים איגוד בכלל, ולא רק  
במסגרת ההתחשבות  
ההומניטרית של חברות הספ  
• במסגרת הדיונים על

ההסכמים החדשים, שהם בע  
כבר ישנים, דובר על תביעות,  
בתקווה שנקבל חלק מזערי מ  
כמקובל בכל מו"מ. ומה קרה  
האיגוד קיבל, בלי תנאי, את  
הצעתן "הנדיבה" של חברות  
הספנות על תוספת של 5%  
בשקלים. זאת, כאשר יועץ  
המקבל משכורת מכספינו, אנ  
הקצינים, קבע בבירור שישנה  
שחיקה בדולרים בשעור של  
14% - 12%.

• כהמשך ישיר לסעיף ב' ה  
מבקש לפרסם בעלון את מצבו  
הכספי של האיגוד, מטרות  
הכספים והשימוש בהם, וכן א

ביקורת יש עליהם.  
• הרכב המועצה והמזכירות  
נדמה לי, משום מה, כי אנשים  
המציעים עצמם כמועמדים  
למוסדות האיגוד עושים זאת

בשביל שתי מטרות עיקריות,  
שהאחת היא קידום ענייניהם  
האישיים והשניה שמירה קפד  
על האינטרסים של החברות.  
ראשון הייתי רוצה לברר את

בעית המזכירים שנבחרו הפע  
מפני שחברי מועצה אחרים  
החליטו שלהפליג זה הרבה יו  
כדאי ומשתלם מבחינה כספית  
אז בשביל מה נבחרתם? האם

רק כדי לבדוק את מידת  
הפופולריות בקרב חבריכם  
הקצינים? מדוע ניבחר פניני  
קדנציה שלישית בניגוד לתקנ  
• שאלתם פעמים רבות מד

קיימת אדישות כלפי האיגוד  
מדוע קצינים לא מתעניינים?  
סעיף קודם ותבינו.

• נושא הפנסיה המוקדמת  
והכספים הרבים שנלקחו מא  
ועדיין נלקחים. לשם מה?  
לצערנו הרב ישנם רבי-חובלי  
המסרבים גם בגיל 65 לצאת

לפנסייה, ומעכבים את התקדמותם של החובלים הראשונים המיועדים לפיקוד ועקב כך כל המערכת מתעכבת וחובלים שניים בעלי הסמכה לחובל ראשון צריכים לחכות שנה יתרה.

● בהקשר לסעיף ו'; יש להעלות דרישה לקבלת משכורת כיניים לאותם קצינים בעלי הסמכה המשרתים בדרגה מתחת להסמכתם, בעוד שישנה שכבה של קצינים בצי המקבלים משכורות הרבה מעל דרגתם ולגביהם קיימת דרגת שכר נפרדת כגון "בכיר".

הסעיפים הבאים מוצעים לדיון במועצה הקרובה בינואר ולתיקון מיידי;

● הסבר מפורט בקשר לקורסים במכון ועתיים. נושא הספרים באניה ומי אחראי לכל הספרייה העלובה הזאת, אשר לא התחדשה כבר שנים? לצוות היוצא לתקופה ארוכה, אין מינימום של ספרים שבהם יוכלו להעביר את זמנם החופשי.

● פיצוי על הסגר צוותים באניה, בהם השלטונות אינם מאפשרים ירידה לחוף בגלל יחסים פוליטיים או כל סיבה אחרת. לדוגמה נמל דקר בסנגל. מי אחראי למשכורת במבדוק ומדוע ישנו הסדר כה טיפשי?

● פיצוי על תנאי עבודתו של הקצין השני בסיפון הן בקו הארוך (כלומר בקו שלוש היבשות) והן בקו מערב אפריקה.

● פיצוי על הנושא הראשון, אם מישוה מכס, חברי המועצה, רוצה בפירוט נוסף וישיר, הוא יכול לשאול לדעתו של חובל ראשון חזן מומי. איזה היגיון יש כאשר רב-מלחים מקבל משכורת הגבוהה מזו של החובל השני והנגר שכבודו במקומו מונח משתווה לחובל השני במשכורתו? אנחנו קציני הסיפון, הננו היחידים — לבד מעובדי המשק — שעובדים בשבתות וחגים, גם בים וגם בנמלים. אני מדגיש במיוחד את המילה **עובדים** כי האחרים פשוט לא עובדים

בנמלים אלא מבצעים משמרות בטחון במסגרת השעות המוקצות לכל מחלקה ומחלקה, וגם זה רק באותו יום בו הם במשמרת, בעוד אנחנו קציני הסיפון בפירוש

"תקועים" באניה בגלל אופי העבודה שלנו, קרי: משמרות. במיוחד יש להתעכב על החובל השני, מאחר וכמעט לכל הנמלים מגיעים לפנות בוקר עם גמר משמרתו של החובל השני אשר חייב להשתתף כמובן גם בתמרון ההתקשרות ואם רצונו לצאת החוצה בשביל סיבה כלשהי זה כמובן על חשבון שעות הישנה שלו, כאשר מיד לאחר מכן הוא נכנס למשמרת מטען ורץ על הסיפון בלי הסיקה לבדוק שהכל כשורה, וכל זה לבדו. בסופו של אותו יום ישנה כמובן היציאה מהנמל וכניסה ישירה למשמרת ים. שימו לב: כבר 24 שעות ועוד בנוסף 4 שעות משמרת ים. האם זה בטיחותי? דבר נוסף שיש להזכיר הוא הכנת המפות ליציאה וסיכום ההפלגה, וכל זה כמובן במסגרת הזמן הפרטי של החובל השני.

● מה הקשר בין הקצינים והחברה? כלומר אם חס וחלילה מישוה חלה או נפצע ואינו יכול להפליג, האם יוכל להשתלב בחברה בה עבד? או שהוא נידון לשבת בבית מאונס עם משכורת של ביטוח לאומי?

● שפיר יהושע חובל שני

● שפיר יהושע חובל שני

● שפיר יהושע חובל שני

● שפיר יהושע חובל שני

● שפיר יהושע חובל שני

● שפיר יהושע חובל שני

יוונים באותו מצב. מר שפיר: האם שמעת על המשבר הפוקד את ענף הספנות במשך השנים האחרונות? וכמה קצינים ישראלים מחוסרי עבודה אתה מכיר?

● נכון, קבלנו רק 5% עליה בשקלים, אך הקצינים קיבלו גם 25% על תוספת הותק. דרך אגב, הכלכלן שעשה את החשבון הוא עובד ההסתדרות ולא קיבל משכורתו מאתנו.

● פנינו לא נבחר לקדנציה נוספת של 3 שנים אלא קיבל הארכה רק לשנה כיון שהיינו באמצע משא ומתן לחוזה עבודה. ● מספר הקצינים המגיעים למשרדי האיגוד הוא בהחלט מספק, אבל חלק מהם מתאכזבים כשלא מקבלים תמיכה עוורת מהאגוד כשהם טועים בטענותיהם.

● לפי מיטב ידיעותי אין רבי חובלים מעל 65 שעדיין מפליגים.

● דרך אגב, באותה שיחה שניהל עם קצין שני בריטי הוא עלול להתקל בקצין שני בעל הסמכה של רב חובל המתפקד ומקבל משכורת של חובל שני.

● לגבי שאר הצעותי, לרובם אנו כבר מודעים והשאר אני מציע

● לגבי שאר הצעותי, לרובם אנו כבר מודעים והשאר אני מציע

● לגבי שאר הצעותי, לרובם אנו כבר מודעים והשאר אני מציע

שישמור עד המועד בו יחליט לעמוד לבחירות ולשבת כמזכיר. דוד יחזקאל אלוטאי ראשי

● כינוס מועצת קציני הים ועתיד צי הסוחר הישראלי

● כינוס השנה, התנהל במשך שמונה ימים בסימן של "להיות או לא להיות". בעת הכינוס, נסקר מצב הספנות העולמית, אשר מצד אחד פועלת בתקופה של שפל בהובלת מטענים ומצד שני מושתתת על כוח עבודה זול, שבעזרתו מצליחים בעלי אוניות להוביל מטענים במחירים שקשה לחברות ספנות ממוסדות להתחרות בהם. למעשה, אפשר לומר שהרווח בהובלת מטענים היום, תלוי ברובו המכריע בעלות אנשי הצוות.

● לדוגמה: אניה מצוותת בצוות ישראלי. עלות תפעולה הוא 90,000 דולר, אך אפשר להפעילה עם צוות קוריאני בעלות של 30,000 דולר. בשני המקרים, סכום הנטו שקיבל שני הצוותים

● לדוגמה: אניה מצוותת בצוות ישראלי. עלות תפעולה הוא 90,000 דולר, אך אפשר להפעילה עם צוות קוריאני בעלות של 30,000 דולר. בשני המקרים, סכום הנטו שקיבל שני הצוותים

● לדוגמה: אניה מצוותת בצוות ישראלי. עלות תפעולה הוא 90,000 דולר, אך אפשר להפעילה עם צוות קוריאני בעלות של 30,000 דולר. בשני המקרים, סכום הנטו שקיבל שני הצוותים

● לדוגמה: אניה מצוותת בצוות ישראלי. עלות תפעולה הוא 90,000 דולר, אך אפשר להפעילה עם צוות קוריאני בעלות של 30,000 דולר. בשני המקרים, סכום הנטו שקיבל שני הצוותים

● לדוגמה: אניה מצוותת בצוות ישראלי. עלות תפעולה הוא 90,000 דולר, אך אפשר להפעילה עם צוות קוריאני בעלות של 30,000 דולר. בשני המקרים, סכום הנטו שקיבל שני הצוותים

כמעט זהה והפער בעלות נובע מהמיסוי הגבוה החל על אנשי צי הסוחר הישראלי.

● מתוך הדוגמא אפשר לראות ברור את הרווחים והאפשרויות הנוספות של בעל אוניות המפעיל אוניות בצוות שמשכורתו אינה כוללת את המיסוי הגבוה החל על ימאים ישראלים.

● תהליך זה, מהווה סיבה לכך שחברות ספנות ישראליות מעדיפות היום, למכור אוניות ולהוביל מטענים באוניות זרות, חכורות, שעלות תפעולן זולה. לצערי, מגמה זו, חדרה גם למערכות ממשלתיות והסתדרותיות המעדיפות להוביל מטענים באוניות חכורות, ובאוניות בבעלותן המעסיקות צוותים זרים.

● לבטח יסכים איתי ציבור הימאים שדרך זו היא שלילית ונוגדת את עתיד הציונות בספנות.

● מטרת כינוסה של המועצה דוקא בחודש ינואר, היתה להגיש הצעות לקראת המינימום לחוזה העבודה המתחדש מידי שנה בחודש אפריל.

● בעת כינוסה, נדחקו כל הנושאים הללו לקרן זוית והנושאים שנדונו בעיקר הם:

א. צימצום צוותות באניות.  
ב. פנסיה מוקדמת.  
ג. הורדת עלות הצוות הישראלי והמשך קיומו של הצי.

● מה החליטה המועצה?  
● צימצום הצוותות באניות יעשה לאחר בדיקה אינדיבידואלית לגבי כל כלי שיט בנפרד וינתן פיצוי כספי לאותם אנשי הצוות אשר בהכרח נוטלים על עצמם עומס עבודה נוסף.

● פנסיה מוקדמת. על נושא זה היו פרסומים ודובר רבות. אני מניח שגם בבטאון הזה ימצאו שאלות ותשובות.

● איגוד קציני הים רצה תמיד להחיל את המיסוי על צוות זר המועסק באניות ישראליות. זאת מכיוון שעלות העסקתו נמוכה ומכאן נובעת הכדאיות בהעסקתו על פני צוות ישראלי.

● מכאן נובעות החלטות המועצה המטילות על המזכירים לפעול בקרב הגורמים המתאימים להגשמת ההחלטה, אולם עד היום לא בא הנושא על פתרונו. מאידך, אין בכוחנו לצמצם את עלות הצוות הישראלי ע"י הקטנת המיסוי, למרות שהרבה

● במימיו של המועצה נובע עלות נובע מהמיסוי הגבוה החל על אנשי צי הסוחר הישראלי.

● מתוך הדוגמא אפשר לראות ברור את הרווחים והאפשרויות הנוספות של בעל אוניות המפעיל אוניות בצוות שמשכורתו אינה כוללת את המיסוי הגבוה החל על ימאים ישראלים.

● תהליך זה, מהווה סיבה לכך שחברות ספנות ישראליות מעדיפות היום, למכור אוניות ולהוביל מטענים באוניות זרות, חכורות, שעלות תפעולן זולה. לצערי, מגמה זו, חדרה גם למערכות ממשלתיות והסתדרותיות המעדיפות להוביל מטענים באוניות חכורות, ובאוניות בבעלותן המעסיקות צוותים זרים.

● לבטח יסכים איתי ציבור הימאים שדרך זו היא שלילית ונוגדת את עתיד הציונות בספנות.

● מטרת כינוסה של המועצה דוקא בחודש ינואר, היתה להגיש הצעות לקראת המינימום לחוזה העבודה המתחדש מידי שנה בחודש אפריל.

● עם חיסולה של מערכת ההכשרה, בתהליך שכבר קיים, מתחיל כל מה שנבנה בעמל וביזע מאז קום המדינה וכאשר אנו מדברים על צי סוחר עברי, פנסיה מוקדמת, מכון להכשרת קציניים, צריכים

● עם חיסולה של מערכת ההכשרה, בתהליך שכבר קיים, מתחיל כל מה שנבנה בעמל וביזע מאז קום המדינה וכאשר אנו מדברים על צי סוחר עברי, פנסיה מוקדמת, מכון להכשרת קציניים, צריכים

● עם חיסולה של מערכת ההכשרה, בתהליך שכבר קיים, מתחיל כל מה שנבנה בעמל וביזע מאז קום המדינה וכאשר אנו מדברים על צי סוחר עברי, פנסיה מוקדמת, מכון להכשרת קציניים, צריכים

● עם חיסולה של מערכת ההכשרה, בתהליך שכבר קיים, מתחיל כל מה שנבנה בעמל וביזע מאז קום המדינה וכאשר אנו מדברים על צי סוחר עברי, פנסיה מוקדמת, מכון להכשרת קציניים, צריכים

● עם חיסולה של מערכת ההכשרה, בתהליך שכבר קיים, מתחיל כל מה שנבנה בעמל וביזע מאז קום המדינה וכאשר אנו מדברים על צי סוחר עברי, פנסיה מוקדמת, מכון להכשרת קציניים, צריכים

● עם חיסולה של מערכת ההכשרה, בתהליך שכבר קיים, מתחיל כל מה שנבנה בעמל וביזע מאז קום המדינה וכאשר אנו מדברים על צי סוחר עברי, פנסיה מוקדמת, מכון להכשרת קציניים, צריכים

● עם חיסולה של מערכת ההכשרה, בתהליך שכבר קיים, מתחיל כל מה שנבנה בעמל וביזע מאז קום המדינה וכאשר אנו מדברים על צי סוחר עברי, פנסיה מוקדמת, מכון להכשרת קציניים, צריכים

● עם חיסולה של מערכת ההכשרה, בתהליך שכבר קיים, מתחיל כל מה שנבנה בעמל וביזע מאז קום המדינה וכאשר אנו מדברים על צי סוחר עברי, פנסיה מוקדמת, מכון להכשרת קציניים, צריכים

## "לובי" משותף לאיגודים ולחברות בנושא השכר

קראתי בעיון, כל שנכתב בנושא המשכורת ובמרוצת השנים גבשתי דעה בנושא.

ברצוני להביע את דעתי הפרטית על כך.

מכיוון שקביעת השכר אינה מצויה בידי חברות הספנות בלבד ומהווה נושא ישיר להתערבות האוצר, סבורני שיש להקים "לובי" משותף לחברות הספנות ולאגודים.

בכוחות משותפים אלו יש מקום להפעיל לחץ וכן בכל אותם גורמים כמו ועדת הכספים של הכנסת, מס הכנסה והאוצר. אחרת, התשובות תהינה דומות לקו של שר האוצר הקודם.

"לובי" כזה יכול לטפל בענין הפנסיה המוקדמת והפנסיה בכלל.

במשא ומתן לחידוש העבודה לא יהיו יותר צדדים לזכות אלא כוח משותף למען משכורת ותנאים הולמים.

דורון אלעמי חובל שני



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

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

ת.ד. 33448 חיפה 31333 טלפון: 04-66 61 38

טלפקס: TARCO 46603

בעלי האניות

"פלמח 2" (צים סידוני) ו"מורן"

## הבעת תודה פומבית

לחיים צוקר ידידי, לפני ימים מספר שבתי מן הטיפול הרפואי בבית-החולים בארצות הברית, וברצוני להביע את תודתי העמוקה לך ולחברת "צים", למרות שקשה לי מאד לבטא כמלים ולהביע את תודה שאתה ראוי לה.

אני חולה מאד במחלה חשוכת מרפא, וההמלצה שקבלתי מרופאי בית-החולים רמב"ם היתה שיתכן שאעזר בטיפול חדשני, אותו ניתן לקבל בארצות הברית בלבד.

פניתי אליך אישית וסיפרתי לך שיהיה לי קשה לגייס את כל הכסף הנדרש לצורך הנסיעה והטיפול המומלץ. עד כמה הופתעתי כאשר אישרתם לי סכום כסף נכבד לצורך הנסיעה ולטיפול זה.

הטיפול הזה, אפילו אם לא ירפא אותי מן המחלה, הרי שלפחות יתן לי אפשרות לחיים תקינים במשך תקופה ממושכת יותר. כל זה ניתן לי בזכות העזרה שקיבלתי ממך ומחברת "צים".

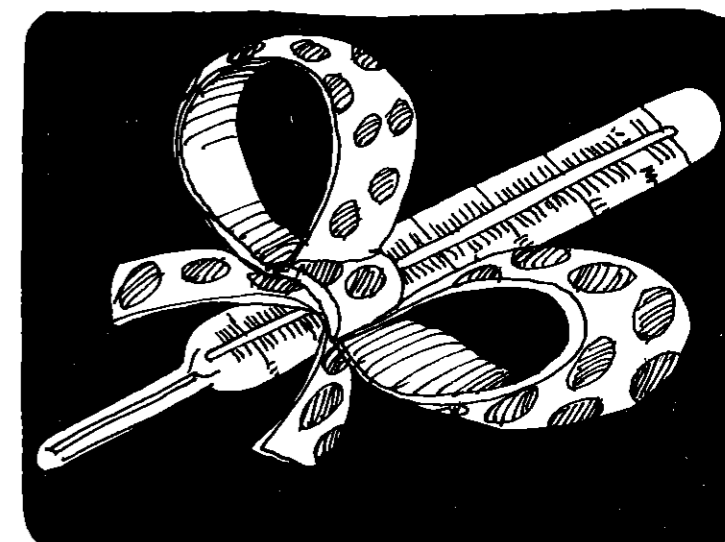
הדבר שגרם לי להתרגשות נוספת היה סל הפירות הנהדר אשר מצאתי ליד מטתי בבית-החולים בארצות הברית ואשר על הכרטיס שהיה מוצמד אליו היה רשום: לקורט - ממשפחת "צים". ואכן, אני מציין בהתרגשותי הרבה, שחברת "צים" היא בשבילי יותר ממשפחה, והעזרה שקיבלתי - לעולם לא תשכח - אפילו כאשר אסיים את חיי.

אני מספר לכל החברים שאני פוגש, ואני עדיין המום ונרגש מן התמיכה, הן הכספית והן המוסרית, שקיבלתי מכם. אני מתכוון לפרסם מכתבי זה גם בכטאון איגוד הקצינים וגם בין כל האנשים שאני מכיר ובזאת להראות עד כמה שחברה יכולה להתייחס באנושיות ובהתחשבות לעובד אשר סיים כבר את תפקידו הפעיל ובסה"כ הוא כעת פנסיונר חולה, אשר אינו יכול להביא יותר תועלת לחברה. ובכל זאת, החברה בה עבד לא שוכחת אותו ולא משליכה אותו ככלי שאין בו חפץ.

ושוב, תודתי נתונה לך אישית ולכל חברת "צים" מעומק הלב ועם כל הכבוד.

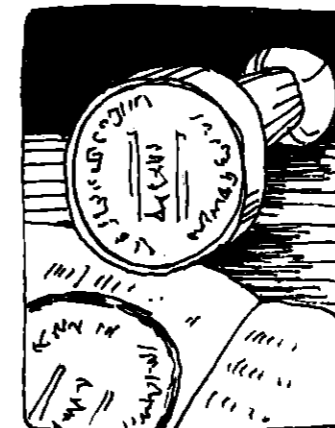
שלך בנאמנות ובידידות,

קורט היימן



## קצינים המשרתים באניות הנושאות דגל ליברי

לפי החוק הימי הליברי, על כל קצין המשרת על אוניה הנושאת דגל ליברי, להיות מצויד בתעודת הסמכה של ממשלת ליבריה. ממשלת ליבריה מנפיקה תעודות הסמכה באמצעות המשרד לענייני ימאות הנמצא בניו-יורק. תנאים מוקדמים לקבלת תעודת הסמכה ליברית הם: תעודת הסמכה ישראלית, בדיקה רפואית, זמן שרות בים בדרגה המבוקשת וכמובן תשלום מתאים. בדרך כלל התשלום מבוצע ע"י חברת הספנות. תוקף התעודה הוא ל-5 שנים. יש אפשרות גם להבחן בארץ לדרגה המבוקשת, באם המבקש לא מחזיק בתעודת הסמכה כל שהיא. במקרה זה יש לפנות אל החתום מטה.



לאחרונה, מתבקש כל קצין ודרגה באניה ליברית להיות מצויד בפנקס ימאי ליברי. החוק הליברי קובע גם את מספר אנשי הצוות הצריכים לשרת על כל אוניה ואניה. בעלותך על אוניה ליברית עליך להביא אתך את תעודת ההסמכה והיא תוצג במקום מיוחד באוניה. בכל מקרה חייבים רב החובל, והקצין הראשון, המכונאי הראשי והאלחוטן להיות מצוידים בתעודות ברות תוקף. לחתום מטה וכן לכל מפקח ימי ליברי בנמלים זרים הסמכות לעכב אוניה בנמל באם אנשי הצוות אינם נושאים תעודות הסמכה או באם מצב ציוד הבטיחות והניווט אינם במצב תקין.

מ/ר איתן שחורי  
מפקח ימי מטעם  
ממשלת ליבריה.

## סיווג אוניות

כל אוניה השטה במים ביקר לאומיים חייבת להיות מסווגת (classified) ע"י חברת סיווג. סיווג האוניה הוא תנאי ראשון על מנת שחברת ביטוח תבטח את האוניה. תקופת הסיווג היא ל-5 שנים. חברת הסיווג באמצעות הבודקים - בוחנים שלה (survegors) יבדקו את האוניה בעת הבניה וכן יערכו בדיקות תקופתיות, כך שבמשך 5 שנים יבדקו כל אביזרי האוניה, כולל גוף המכונה וכו'. בדרך כלל יבדקו 20% מהאביזרים במשך שנה.

בתקופה זו, אחרי שנתיים וחצי, האניה חייבת לעלות לבדוק בבדוק לבדיקת תחתית - ציר המדחף - המדחף ושרשראות העוגן. חברת הסיווג בודקות ומציידות את האוניה בתעודות הבאות, החייבות להיות בתוקף בכל עת ועלויות להבדק בכל נמל:

- CLASS CERTIFICATE
- HILL & MACHINERY
- SAFETY CONSTRUCTION
- CERTIFICATE
- SAFETY EQUIPMENT
- CERTIFICATE
- SAFETY RADIO
- CERTIFICATE
- INTERNATIONAL L.LINE
- CERTIFICATE
- CARGO GEAR
- CERTIFICATE

כמו כן תעודה חדשה בשם INT'L OIL POLLUTION PREVENTION I.O.P.P. הם באניות בדגל ישראל תעודת ציוד בטיחות, LOADLINE. הבדיקות נעשות ע"י משרד התחבורה והוא מוציא את התעודות. כל התעודות הנ"ל, על מנת שיהיו בתוקף, חייבות גם בבדיקות שנתיות.

- חברות הסיווג הגדולות הן:
- LLYOD'S REGISTER (אנגלי)
- GERMANISHER LLYOD (גרמני)
- NORSKE VERITAS (סקנדינבי)
- A.B.S (אמריקאי)
- B.V (צרפתי)
- N.K.K (יפני)

מ/ר איתן שחורי

## הצלה

רבי-החובלה של ה"בנדין" מבקש שיודיעו למשרדי חברתו בליסבון על מצבו וכן מבקש גרירה לפורטוגל. בשל הסיכון הרב ומצב הים - בקשתו נדחת מיידית ובהחלטיות. אנו ממשיכים לצוף ליד ה"בנדין", קרוב מאד אליה.

**רבי-החובל הפורטוגזי נכנע...**  
ר/ח של ה"בנדין" יורה חבל ואנו מושכים אליו את סירת ההצלה שלו. אז מתברר שהסיבה שהסירה לא הופעלה היא שהמלחים שבה לא ידעו להפעיל את המנוע.

השעה 1300. האוניה "צים" ליבורנו" מפליגה מניו-יורק לחיפה ונמצאת כיום הפלגה מערבית למיצרי גיברלטר. מצב הים 4, גלי גיבוה 3 מטר. השמים מעוננים וטמפרטורת מי הים - 18 מעלות צלזיוס. לפתע מורדים סבובי המנוע ומתברר שעל נתיב הפלגתה של ה"צים ליבורנו" מצויה אוניה דוממת בהטיה של 25 מעלות. לאחר בירורים מתברר ששמה של האוניה הוא "בנדין" והיא מיכלית גז בדגל פורטוגזי, מלאה במטען, שמפליגה בקו לקוסוס-מדרה - אזורס.

האוניה קיבלה הטיה פתאומית בבוקר ומים חדרו למיכלים שסביב למיכלי הגז וכן לחדר המכונות. ניתנה הוראת נטישה והצוות - רובו - עזב את האוניה.

מצב 23 אנשי הצוות הוא: ר/ח ואלחוטאי נשארו בגשר האוניה. סירת ההצלה ובה רבי-המלחים ועוד מלח צמודים לדופן ה"בנדין". 17 אנשי צוות נמצאים ברפסודת הצלה במים ושני אנשי צוות צפים בחגורות הצלה במים. ליד ה"בנדין" שטה אוניה יפנית שרבי-החובלה אינו מדבר אנגלית ברורה.

**הצוות הישראלי פעל למופת**  
רבי-החובל של ה"צים ליבורנו", עוגן דדיאני, לוקח את הפיקוד על ההצלה. האוניה היפנית מורידה סירת הצלה למשות את שני המלחים שבמים ומצליחה בכך. ה"צים ליבורנו" מתמרנת אל הרפסודה ומעלה את 17 הימאים שבה, כאשר כל הצוות משתתף למופת בעזרה, כל אחד בתפקיד המיועד לו.

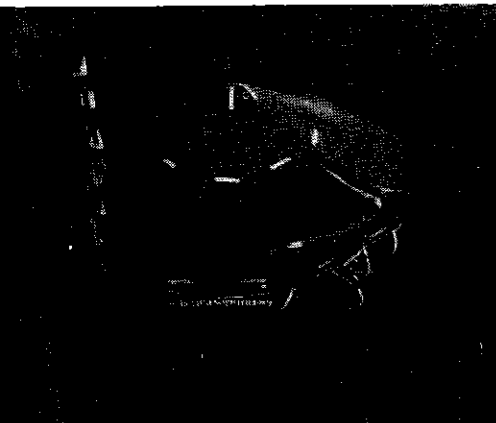


האוניה הפורטוגזית שוקעת

אלינו. צילומים אחרונים לעבר ה"בנדין" הגוועת שצפה בהטיה מסוכנת ואנו מפליגים לכיוון גיברלטר. למחרת בצהריים הגענו לגיברלטר. הצוות הפורטוגזי מורד לחוף וזאת לאחר שהוא מודה לנו על ההצלה והאירוח המסור. "צים ליבורנו" ממשיכה בהפלגתה לחיפה.

**סוף דבר**  
ה"בנדין" המשיכה לצוף עוד כיומיים מבלי שתטבע ובאלחוט ממשיכים לקלוט אזהרות על היותה סכנה לשיט, כעין מוקש ימי גדול. אף אחד לא הסכים לגרור אותה לחוף הפורטוגזי

הקרוב. לאחר יומיים נשלחה מפורטוגל צוללת שטיבעה את ה"בנדין" בטורפדו. סופה של ה"בנדין" היה טרגי, אך לשמחתנו - ובזרתנו - ניצל ציוותה ואנו, ימאי ה"צים ליבורנו" זכינו לקיים מצווה גדולה מאין כמוה: הצלת ימא במצוקה לתפארת הצי הישראלי



יורדים לסירת ההצלה



הימאים הפורטוגזים בסירת ההצלה

כאשר מגיעה הסירה אלינו יורדים קציני המכונה של ה"בנדין" ומפעילים את המנוע. רבי-החובל של ה"בנדין" נשאל על תוכניותיו והוא אומר שאין בכוונתו לנטוש את האוניה. אנו ממשיכים לצוף בקרבתו. השעה כבר 17.30. הים מתחזק מעט ולפתע באלחוט מבקש ר/ח של ה"בנדין" שישלחו אליו את סירת ההצלה כי אוניתו נוטה 35 מעלות והוא מבקש לנטוש. הסירה מפליגה ל"בנדין", מורידה את רבי-החובל והאלחוטאי ומביאה אותם

## אחים עופר (ניהול) בע"מ

## בעלי אניות ומפעלים



בנין מרכזי  
אזור התעשייה,  
ת.ד. 2029  
מיקוד 46120  
הרצליה

דרך העצמאות 104  
חיפה 33411



סניף תל-אביב

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



# שרשרת ה"פשלות"

מאת "יורי"\*

STORY IS A RECORD OF EVENTS WHICH SHOULD'NT HAVE HAPPENED

(אימרה אנגלית)

מבנה הווסת. כדאי לציין שגם מבנה הווסת לא היה לפי כללי המכונאות הטובה וגם זה חוליה בשרשרת ואולי אפילו התחלתה.

הקצין השני פירק חלקית את מכסה הווסת ורק אחר שהיה בטוח שאין יותר לחץ אוויר על הווסת שחרר את הברגים האחרונים. עקב מבנה המיוחד (הלא כל כך מוצלח) של הווסת, פירוק המכסה — שבעצם היה מכסה חלל אוויר — איפשר גם לדלק לצאת. באנגלית GOOD PRACTICE היה מחייב רק שחרור חלקי של הברגים האחרונים ולא פירוק המוחלט וגם זה דבר שקצין המכונות היה צריך לדעת. "פשלה" מספר ארבע (או חמש).

ובכן, קרה מה שהיה צפוי שיקרה. מכסה הווסת היה רבוק למקומו והקצין השני ניסה לשחרר אותו — והצלח! המכסה התעופף מייד וסילון דלק חם פרץ החוצה ופגע בין השאר בקו קיטור שחון (קיטור חם מאוד) ונדלק מייד, כאשר השריפה ניזונה מסילון הדלק שהמשיך לפרוץ מהווסת הפתוח.

מאחר שסיפור זה עוד רחוק מסופו, אפסיק למספר את השגיאות שנעשו ואשאר לקורא הנאור לעשות זאת בעצמו. באותה שעה היה בחדר הבקרה קצין המכונות השלישי, שהיה עד לכל הנעשה — בהיות חלונות חדר הבקרה בגובה שווה עם מקום האירועים — ולכן ראה גם את נסיונותיו הנואשים של הקצין שני — שאומץ לבו לא היה מוטל כספק — להלחם באש על ידי עצירת זרם הדלק מהווסת

אזעקות שונות חדשות לבקרים, כאשר חלק גדול מהן נבע מפעולה לא סדירה של מערכת האזעקה. אין זה פלא מאחר והמתכננים, ברוכ חוכמתם, מיקמו את גלאי העשן בדיוק מעל מבערי הדוד. על כל פנים, אולי בגלל ריח העשן, רץ קצין המכונות הראשי למעליה, על מנת לרדת לחדר המכונות. בתנאים ששררו באותה עת באניה, לא הייתי ממליץ לעשות כדבר הזה לאף אחד, למעט למי שמשחר ילדותו עזה היתה תשוקתו להיות כבש בתנור. אם נזכר קצין המכונות הראשי, ברגע האחרון, להשתמש במדרגות או שמזלו עמד לו, העדויות סותרות קצת בנקודה זו. מכל מקום הגיע בשלום לחדר הבקרה ונקט בצעדים הנכונים, אך בינתיים התפשטה האש ולא נותר אלא לנטוש את חדר המכונות.

## איפה המפתחות?

קצין המכונות הרביעי רץ בינתיים לחדר מערכת ה-CO<sub>2</sub>



## המ/ר לא "התרגש"

מהאזעקה

לכבוי אש, בכוונה להפעיל את המערכת ולהזרים את הגז המחניק לתוך חדר המכונות, על מנת לכבות את השריפה. הפעלת המערכת היתה אפשרית או על ידי ידית הפעלה מחוץ לחדר, שהיה בתוך ארון סגור כאשר המפתח לארון היה על

ידו מאחורי זכוכית מגן, או מתוך החדר הסגור עצמו כאשר מפתח דלת החדר אף הוא היה מאחורי זכוכית מגן. הקטע הבא כאילו לקוח ישירות מתוך סאטירה של אפרים קישון: המפתחות לא היו! כפי הנראה ה"גינג'י" (אליבא דקישון) לקח את המפתחות ולא נמצאו עד עצם היום הזה. כיד המקרה (ובניגוד לתקנות), דלת החדר לא היתה נעולה (מילא, יצא לטובה במקרה זה) והקצין הרביעי נכנס לחדר להפעיל את המערכת. הוא פתח את שסתום ההפעלה הראשי (כך אמר) ושום דבר לא קרה! המערכת לא הופעלה. בלית ברירה משך דינתי בכבל הפתיחה של מיכלי הגז — ומיד היה נתון בסכנת נפשות. מסתבר, שחלק מחיבורי המיכלים לצינורות המערכת היו משוחררים! אחר כך נמצאו גם שני צינורות חיבור מגומי מנותקים לגמרי — וחלק מהגז נכנס ישירות לתוך החדר

במקום לחדר המכונות. הקצין הרביעי הצליח להמלט מספר שניות לפני פטירתו הפתאומית טרם עת, כאשר לחץ הגז בחדר היקנה לו תאוצה מסחררת. האש כבתה, אולי במידה גדולה מן הרגיל בעזרת השם ולא דוקא בגלל הצעדים שננקטו. איש לא קיפח את חייו — וגם זה רק בעזרת השם. האניה נשארה משותקת בלי אפשרות הנעה. יש עוד המון סיפורים מענינים, כמו למשל הסיפור איך חיפשו ציוד מתאים להכנס לחדר המכונות ומצאו אותו — אחר חיפושים קדחתניים — מוסתר היטב מאחורי ציוד ישן שנאסף במשך שנים; הסיפור שאחרי שמצאו כבר את מסכות העשן וכדו' הן לא התאימו (?) וגם לא ידעו בדיוק איך להשתמש בהן; והסיפור על משאבת כבוי אש לשעת חרום עם התנעה מרחוק שלא התניעה;

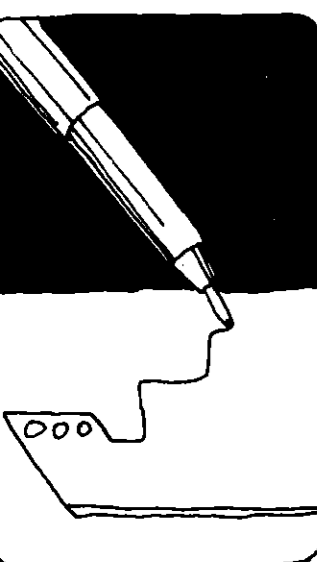
והסיפור על קצין הסיפון השלישי שנכנס לחדר ה-CO<sub>2</sub> זמן קצר אחר שקצין המכונות הרביעי עזב, מצא חלק ממיכלי הגז עדיין סגורים, שיחרר אותם ידנית — וגם הוא עף החוצה. להיסטוריה, כפי הנראה, יש נטיה לחזור על עצמה. כן, יש עוד. על פתחי אוויר שלא ניתן לסגור אותם כראוי ועל דלתות אטימה עם אותה מחלה — אבל מספיק.

## על "גינג'י" ועל "פרופסור"

כעצם היינו מגיעים כאן לסוף הסיפור אילו לא היתה עוד תוספת קטנה. ועתה כבר מותר לגלות שבמידה רבה בגללה נכתבו שורות אלו. עברו חודשים, הנוק בחדר המכונות תוקן. מיכלי הגז הריקים הוחלפו במלאים ומערכת כבוי האש היתה אמורה להיות כמצב תקין וראויה לשימוש. על כך, לפחות, העידו אישורי הטכנאים

# רשמי מסע באניה זרה עם צוות מצומצם

מאת: מ/ר ארז עברי



ושני גנרטורים עזר, לוח בקרה ופיקוד של מיכלי הדלק ומי הנטל של האניה. בקיצור, חדר מכונות נאה, פשוט ופונקציונלי מאוד, שום תיחוס, אך הכל מהסוג הטוב ביותר שניתן למצוא בשטח הספנות.

## ומה בסיפון?

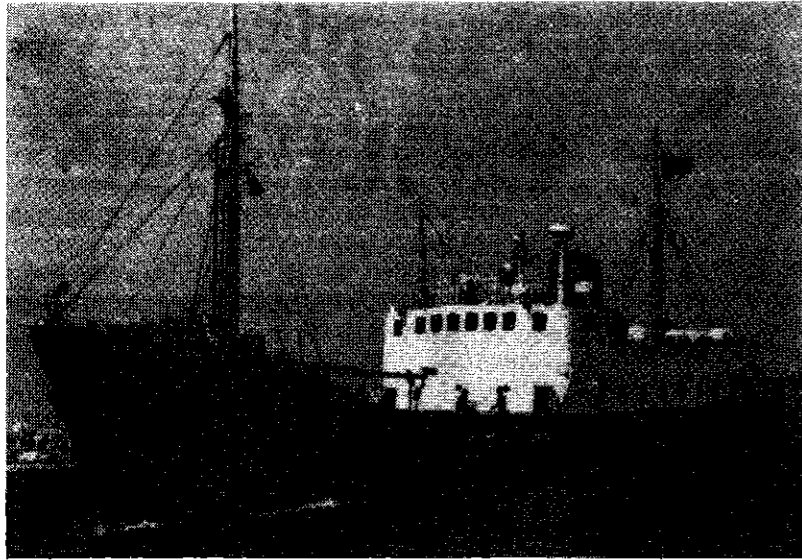
מנופי הקשירה הם מהסוג ששומר על מתח קבוע, כך שאין צורך להשגיח עליהם בגמר הקשירה. כבש האניה אחד ויחיד. הוא מורד במנוף הידראולי מהירכתיים. נוח לתיפעול. גם מנופי ההספקה פשוטים ונוחים. בטן האניה הוא מחסן אחד ארוך, כאשר חלק מהפנטונים מורם הידראולית ואת חלקם צריך להוריד לחוף ע"י מנוף חוף. המגורים ממוזגים במבנה צר וגבוה. חדר המדרגות הוא לולני

של 360°, כאשר חדר האלחוט שקוף לגמרי, ואינו מפרע לשדה הראיה. יש בגשר שני מושבים, כמו בתא הטייס, הניתנים לכיוון. כל המכשירים הדרושים לניווט ובקרה כגון, ראדר, V.H.F. ידית ההיגוי, בקרת חדר מכונה, טלפון מי נטל, ועוד, נמצאים במרחק של זרוע מהכסא. חדר המכונות בלתי מאויש בלילה. הוא מצויד במנוע מק 8 צילנדרים, ארבע פעימות. המנוע הראשי מפעיל SHAFT GEN, את משאבות השמן של עצמו וכן את המדחף בעל פטיעה משתנה, כך ששינויי מהירות וכיוון נעשים מגשר הפיקוד, עם אפשרות לעשות זאת גם מחדר הבקרה. חדר הבקרה הוא גדול ומכיל את כל מערכת החשמל והבקרה של האניה. הוא ממוזג וכמוהו בית המלאכה ומחסני חלקי החילוף. האניה מצוידת ב-BOW THRUST

בשנה האחרונה יצא האיגוד — ובעיקר חטיבת ר/ח ומ/ר — מדי פעם בהצהרת כוונות כלפי כל גורמי הספנות בארץ, וכן למשרדי הממשלה וההסתדרות לצימום צוותים באניות ישראליות לרמה שבה מפליגים ציים מערב-אירופאים. לי כאחד המזכירים בחטיבת ר/ח ומ/ר, היתה דרושה החוויה וההתנסות האישית בדבר. התאפשרה לי הפלגה על אניה בדגל גרמני, עם צוות גרמני מלא, שבה מילאתי תפקיד קצין מכונה בפועל ואלו רשמי האישיים מהפלגה זו.

## פרטי האניה

האניה נבנתה בגרמניה במספנה ליד המבורג בשנת 1979, במעמס של 4000 טון ויכולת העמסה של 431 מכולות בנות 20 פוט. האניה מונעת במנוע מק 5400 B.H.P. גשר הפיקוד הוא בעל שדה ראייה



# כ"ג יורדי הסירה בית הספר לקצינים עכו

ספינת האימונים של בית-הספר לקצינים א.מ. ר/ח זאב היס

**תנאי קבלה**  
 מתקבלים לביה"ס לכיתה א' (ט') תלמידים שסיימו כיתה ח' (בגיל 15-14) ולכיתה ב' (י') תלמידים שסיימו כיתה ט' (בגיל 16-15), אזרחי ישראל, אשר בידיהם תעודת גמר משביעה רצון. על המועמדים להיות בעלי כושר גופני כפי שנדרש במקצוע הימאות. שנת הלימודים הראשונה תחשב כתקופת נסיון למוסד ולתלמיד כאחד. בשנה זו יבחנו כישוריו של התלמיד בלימודים, תבונת הכפיים הדרושה לעבודת מכונאי או שייט, יציבות הנפשית, כשרונו להסתגל לחיי חברה ונכונותו לשרת את הכלל.

**המיון**  
 מבין הנרשמים יתקבלו אותם התלמידים שיעמדו בדיקות הרפואיות ובמבחנים אליהם יוזמנו ע"י בית הספר כדלהלן:  
 1. בחינות כניסה בעברית, באנגלית ובחשבון, לפי החומר הנלמד ב-8 או ב-9 שנות לימוד.  
 2. בדיקות רפואיות לשם קביעת כושרו הבריאותי של המועמד.  
 מועמד שקבלתו אושרה, נדרשים הוריו או האפוטרופוס לחתום על הסכם עם הנהלת ביה"ס, ולשלם את ערך המימון, ביטוח, מסעות ותשלום ראשון ע"ח הפנימיה, כפי שיפורט בחוזר שימסר למעוניינים בתחילת ההרשמה.

**שלבי התקדמות והגשמה**  
 בסיום בית הספר יתגייסו הבוגרים לשרות בחיל היס. הרוצים לשרת בחיל היס בתנאי קבע וימצאו ראויים לכך ע"י החיל, יתקבלו עם התגייסותם לקורסי חובלים האחרים אשר יבקשו את מסלול צי הסוחר, ישרתו בחיל כחוגרים בשרות חובה, ובגמר שירותם יקלטו כקדטים או קצינים בצי הסוחר. תעודת גמר בהצלחה מקנה מסלולי קידום מקוצרים בחיל היס ובצי הסוחר. בדבר פרטים נוספים נא לפנות למזכירות ביה"ס כדלקמן:  
 בימים א'-ה' בשעות 0800-1400  
 ביום ו' 0800-1300  
 או בכתב:

**כתובת: עכו, ת.ד. 66**  
**טלפון: 04-916166-7-8 מיקוד 24 100**  
 בפניה אישית, נא להביא את פנקס הזהוי של ההורה בו רשום המועמד.

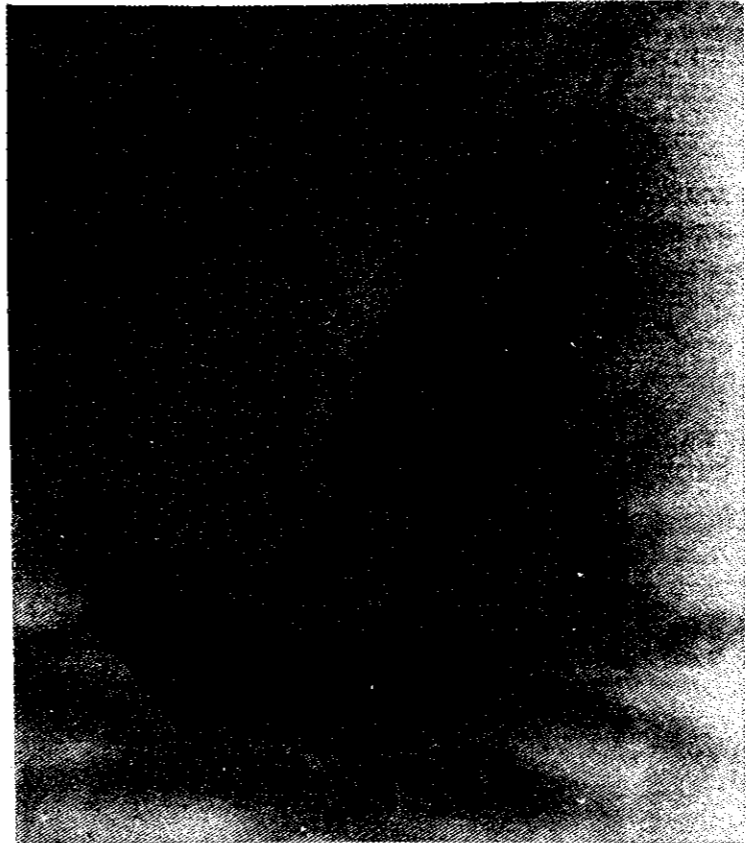
**המטרה**  
 בית הספר שם לו למטרה לחנך נוער ישראלי לקצונה בחיל היס ובצי הסוחר, ולהכשירו למילוי תפקידים ע"י הדרכה בתורת המקצוע ובעבודה מעשית. בתחומי החינוך החברתי וחישול האופי שואף בית הספר לטפח בנערים הרגשת אהבה למולדת, יחסי גאווה, חיבה למקצוע, הרגלים נאותים בחיי צוות ויחסי חברה הוגנים.

**מגמות**  
 בבית הספר שלוש מגמות: שייט, מכונאות ימית ואלקטרוניקה ימית. תכנית הלימודים הכללית זהה בכל המגמות.  
**במגמת השייט נלמדים המקצועות:** נווט, ימאות, אסטרונומיה, מטאורולוגיה, רישום מפות, בנית אניות, מכניקה של האניה, חשמל, אלקטרוניקה, אוטומציה.  
**במגמת המכונאות הימית:** מכונות חום, תרמודינמיקה טכנולוגיה, בנין אניות, שרטוט טכני, חוזק חמרים, אלקטרומכניקה, אלקטרוניקה, אוטומציה.  
**בתכנית הלימודים של כל מגמה כוללה עבודה מעשית:** לשייטים — ימאות מעשית בכלי שייט, למכונאים — עיבוד שבבי, רתכות ומכונאות.

סגל ההוראה וההדרכה עוזר לקדטים בפעולות התרבות כגון, חוגים, הרצאות, מסיבות, טיולים ומסעות. בבית-הספר קיימת ספרייה, חדרי עיון ומעבדות העומדים לרשות התלמידים יחד עם צוות הדרכה.

**סדרי ההרשמה**  
 על המועמדים להביא למשרד בית-הספר או לשלוח אליו בדואר:  
 1. שאלון הרשמה ממולא בדיוקנות וחתום (ניתן לקבלו בביה"ס).  
 2. תעודת לידה המעידה על גיל המועמד (16-14).  
 3. תלוש רישום ובו מספר הזהוי המדויק של המועמד.  
 4. תעודת ציונים של שנה"ל הנוכחית או אישור בית-הספר הכולל ציונים.  
 5. 6 תמונות פספורט (על גב כל אחת ירשום המועמד את שמו).  
 6. חוות דעת היועץ הפסיכולוגי מטעם המחלקה לחינוך במקום המגורים.  
 7. חוות דעת של המורה היועצת.  
 בגמר שנת הלימודים יצטרך הנרשם להמציא תעודת גמר רשמית של בית הספר היסודי או תעודת הסיום של כיתה ט'.

**השכר והחופש**  
 תמיד היה נדמה לי שבארצות מערב-אירופה מרוויחים הרבה יותר מאיתנו, אך גם זה לא מדויק. הצוות חתום לחוזה של ארבעה חודשים וחודשיים חופש עם שכר מלא גם בחופש. (אין אצלם הבדל בין שכר ים לחוף). במשך ארבעת החודשים ברור להם שאין לרם מחליפים, נסיעות הביתה וכו'. הם בעבודה ונשותיהם והילדים באים לאניה לבקרם בנמלים או להפליג עמם



ציור: ר/ח ניקולאי בביץ.

ולתת-קצינים שרותים בכל תא. ליתר אנשי הצוות: לכל שני תאים יש שרותים משותפים. קומות חדרי האוכל (נפרדים לדרוגים וקצינים) נמצאת משני צידי המטבח. חדרי הקירור ומחסני המצרכים נמצאים באותה הקומה. לסיכום: מבנה האניה הוא פשוט, יפה ונוח.

**כיצד מתחלק הצוות?**  
 הצוות כולו הוא בין 13 איש ומחולק כך: רב-חובל, קצין ראשון ושני, קצין אחרון, במכונה — מכונאי ראשי ועוד קצין. בין הדרוגים: טבח אחד, 2 מנועים וארבעה סיפונאים. למעשה עפ"י החוק הגרמני, אניות אלו צריכות להפליג עם 16 איש, אך משרד התחבורה הגרמני נוטה לאניות המפליגות לאורך חופי מערב אירופה והים התיכון היתר, המתחדש כל חצי שנה, להפליג עם 13 איש באניה

**חלוקת העבודה**  
 בגשר יושב רב-החובל במשמרת של 8-12. הקצין הראשון בין השעות 4-8 והשני בשעות 8-12. אנשי הסיפון עוסקים בכל עבודות הסיפון, כגון קשירת ופתיחת חיזוקי המכולות, בכניסה ולפני יציאה מהנמלים; צביעת כל האניה; ניקוי המגורים, כולל שירותים משותפים, גשר הפיקוד, חדר התרבות וכו' וכך, העלאת האספקה לאניה. בנמלים, רב-החובל מתעסק עם השלטונות והסוכנים. קציני הספון משמרות מטען לפי חלוקה שיה. במכונה. בים במשך היום

תוספת לשעה נוספת בשבתות וחגים	שעה נוספת	תוספת מיכלית	תוספת טרמפי	ותק	תוספת ים	משכורת קבועה (יסוד)	דרגה
3,34	17,34	251	1005	533	231	5539	רב-חובל/מכונאי ראשי
2,95	15,32	172	687	346	231	3435	קצין I
2,81	14,59	145	578	—	231	3035	קצין II
3,79	19,73	195	782	394	231	3908	מכונאי I
3,34	17,34	172	687	346	231	3435	מכונאי II
2,95	15,32	152	607	—	231	3035	מכונאי III
		812	—	615	231	4060	אלחוטאי

השכר הוא לפי החוזה האחרון של האיגודים הגרמנים ובמרקים. \*לסיכום\*  
**א. אין זה נכון שאם צמצום התקנים כמות העבודה גדלה באותו היחס לצמצום.**  
 ב. כמובן שאניה בעלת צוות מצומצם צריכה להיות בנויה מראש להפעלה בצוות מצומצם.  
 ג. גיבוש הצוות בגלל מספרו המועט חזק יותר. האווירה בדרך כלל משפחתית ונעימה כל אחד מרגיש על בשרו את הכלל אחד עבור כולם וכולם עבור אחד.

מפקח אי.טי.אף. בישראל מתריע:

# "דגלי נוחות" מסכנים הובלת מטענים באוניות ישראליות

## העסקת ימאים בתנאי עבודה

אנו לוחמים גם נגד התופעה של העסקת ימאים בתנאי עבודה ובכך רוצים להקשות על התחרות הבלתי הוגנת, שהיא תוצאה של העבודה הזולה. אין לי שום אשליות לגבי המאבק הזה ותוצאותיו. בסך הכל, נצליח, לתקופת מה, לעצור במקצת את הגל של העבודה הזולה המציף את הספנות העולמית והישראלית. המסקנות המתבקשות מאליהן הן שיש לרתום בדחיפות את הגורמים הממשלתיים למאבק על הדגל הישראלי. רק בעזרת ממשלת ישראל — ובתמיכתה — אפשר יהיה לשמור על צי הסוחר שלנו ואף לפתחו.

## ר/ח ישעיהו גרומן ("שייקה") מפקח אי.טי.אף. בארץ

### לאחר צו של בית-המשפט למנוע הפלגה

### אניה פנאמית שהביאה חומר נפץ ברחה מנמל אשדוד

מאת סופר "הארץ" בחיפה  
הספינה סמבי בדגל פנאמה, בת 280 טונות, שהביאה לארץ חומר נפץ ונפצים, ברחה בסוף השבוע שעבר מנמל אשדוד, ל-אחר שהמפקח הימי וכן בית ה-משפט המחוזי ציוו על מניעת הפלגתה.

# מי הוא בעל האוניה "סמבי"?

בעל האוניות הנורכגי איבר אסטרבוטן, שוב נמצא באור הזרקורים. אונייתו "סמבי", הרשומה בפנמה, נחלצה לאחרונה מנמל אשדוד. בית-דין ישראלי הטיל צו איסור יציאה נגד האוניה, אבל למרות זה היא עזבה את הנמל. קודם לכן היה וסטרגיטן באור הזרקורים בגלל חרם שהוטל על אוניות "סמבי" ו"נבי" בנמלי נורכגיה.

הפעם היה זה נציג I.T.F. בישראל, ר/ח "שייקה" גרומן, שעצר את האוניה. הוא עשה זאת לפי פניית הצוות הגנאי, שהעסק בתנאי עבודה הם עברו 16 שעות ליום 7 ימים בשבוע בשכר שהיה הרבה מתחת למינימום של I.T.F. ר/ח גרומן סיפר גם שלושה מהימאים הגנאים התקפרו ע"י ר/ח הנורכגי. הנרי יורגנסן, שלפי דבריו היה תמיד שיכור.

מתוך עתון הימאים הנורכגי. תרגם: יהושע שפירא.

# מדור משפטי



פסק בוררין מעניין ניתן באלה הימים ע"י הבורר מר אליעזר מולק (בעבר מזכיר מועצת פועלי חיפה) בסכסוך עבודה שנתגלע בין איגוד קציני הים לבין חברת גדות-ים בע"מ.

## ר/ח פחד להפסיד "צ'אנס"

בנקודה זו שגה רב-החובל. הוא לא גילה את אוזן מנהליו כי נקלט בחברה אחרת (במיוחד שהיא מתחרה). לבורר הסביר כי אילו גילה היה מפסיד "צ'אנס" להסתדר בחוף כיוון שמעסיקיו היו או אסרים עליו העבודה שם או גורמים לפיטוריו.

# רב החובל נקנס בתרומה ללב"י אך לא פוטר מאת עו"ד ישראל גיל

כשנדרש — יש משום התפטרותו מעבודה. מאידך, כשחש רב-החובל כי הוא עשוי להימצא קרח מכאן ומכאן — באשר מקום עבודתו החופי מצוי בסכנה, ואילו את מקומו בחברת הספנות הוא עלול לאבד — הודיע למעסיקיו כי הוא חוזר מיד לעבודה ימית תקינה וסדירה ומבקש לשבצו הלאה כרב-חובל בשירותה. מעסיקיו סירבו לקבלו ואף הפסיקו לשלם לו "שכר המתנה".

## בוררות במקום עימות

מחלוקת זו החלה לצבור תאוצה עד שהפכה לסכסוך מתמשך בין חברת הספנות לבין איגוד קציני הים. אלא שבמקום להתעמת ברציפי הנמל — הסכימו הצדדים להעביר הסכסוך להכרעת בורר מוסכם, ונתמנה לכך, כאמור, מר א. מולק.

## רשות הנמלים בישראל

### הנמלים בשירות הסחר הישראלי

תפתחות המשק והחידושים הטכנולוגיים בעולם התחבורה והשיווק, מצויים משימות חדשות בפני נמלי ישראל. תאתגר העומד בפני הנמלים הוא להתאים את עצמם מבחינת המיבנה, הקיבול, הקצב ושיטות העבודה לתנועת המטענים הגדלה והולכת, הצפויה לבוא ולצאת מהם.

דבר קבלת פרטים על שיטות שנוע והאחדה מודרניות של מטענים, אנו פנה אלינו, למשרד הראשי או לאחד הנמלים: המשרד הראשי: טל. 338911 (03), ת.ד. 20121 תל-אביב, מיקוד 67215 נמל חיפה: טל. 33539 (04), ת.ד. 31000 נמל אשדוד: טל. 28211 (055), ת.ד. 9001 אשדוד 77191 נמל אילת: טל. 72191 (059), ת.ד. 37 אילת 88100





# נשות ימאים פועלות בממשלה ובכנסת לביטול מס נסיעות

היו: מטרת הנסיעות של משפחות הימאים איננה לשם טיול וכלי, אלא דרך לאיחוד המשפחה עם האב/הבעל נוכח הניחוק הממושך עקב אופי עבודתו. השרה היטחה אוזן קשבת לבעיתנו והכטיחה לנו לפעול בנידון.

## מפגש עם חכ"ם מסיעות שונות

צעדנו הבא היה לפנות לנציגי הסיעות השונות בוועדת הכספים של הכנסת, כדי לזכות כתמיכתם עוד באותו היום נפגשנו בכנסת (כיוזמת השרה) עם ח"כ יגאל כהן, מרכז סיעת הליכוד בוועדת הכספים. הוא רשם לפניו את בעיתנו והכטיח לנו לפעול בנידון. הבטחה דומה קיבלנו גם מח"כ

עדי אמוראי, מרכז סיעת המערך בוועדת הכספים, איתו גם נפגשתי בעבר ביחס לאותה בעיה. ח"כ אמוראי אף הכטיח לנו מפורשות את תמיכת כל חברי המערך בוועדת הכספים של הכנסת. גם פניתנו לח"כ אברהם מלמד(מפד"ל), החבר בוועדת הכספים, נתקבלה ביחס אוהד ותומך. לפי חשבוננו ובהתאם להבטחות החכ"ם עמם נפגשנו יש רוב אוהד לענייננו בוועדת הכספים של הכנסת. אנו מקווים שהעניין יועלה בכנסת בהקדם (כפי שהובטח לנו) ומשפחות הימאים תהיינה פטורות מתשלום מס הנסיעות כפי שהיה הדבר בעבר.

לכבוד הגברת שרה דורון ממשלת ישראל ירושלים כבוד השרה, כרצוני להודות לך בשמי ובשם חברותי, נציגות משלחת נשות הימאים, על היחס האוהד והמבין אשר גילית לבעיתנו בנוגע לביטול מס הנסיעות למשפחות ימאים. מקווה שתמשיכי לפעול למעננו עד אשר יבוטל המס לגבי משפחותינו בתודה, ניצה יוכלמן

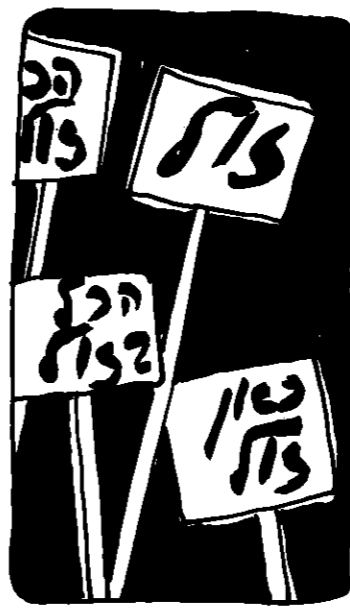
ב-25.1.1984, נפגשה משלחת של נשות ימאים עם השרה, שרה דורון. חברות המשלחת היו: סמדר ודאל, מרילה כץ, טובה קריגל ואנכי ניצה יוכלמן. נפגשנו עם השרה בלשכתה בירושלים והתקבלנו בסבר פנים יפות. מטרת הנסיעה היתה בקשתנו לביטול מס הנסיעות שהוטל גם על משפחות הימאים. הנימוקים אשר הועלו בפגישה זו

## היכן כדאי יותר לקנות בצרכנית "צים" או ב"היפרשוך"?

לכ"ב מ/ר ארז עברי "בטאון קצין הים הישראלי" אדון נכבד,

בתגובה לרשימתך "הסדר קניות בהנחה למשפחות הימאים", שפורסמה ביליון הקודם, ברצוני לציין שנדהמתי לקרוא את דבריך והאמת שהם עוררו בי תגובת כעס ורצון להגיב מיד. אני אשתו של מכוני ראשי מנחם קריגל העובד ב"צים" כימאי, ומנצלת את הסדר הקניות מראשיתו. גם לפני כן נהגתי לקנות בהיפרשוך ויתרונות הקניה בו ידועים לי בהחלט. אבל בבואי להשוות את התנאים של הימאים לתנאים של עובדי המשרד הקונים בצרכניה של "צים", הרי שהכף נוטה לטובת עובדי המשרד בדרך מונים ותאמין לי שהדבר ברור. הנה אחותי, אשתו של רב חובל ירוקני העובד במשרד, קונה

בצרכנית "צים" להלן ההשוואה בין שתינו: א. לכל אחת מאתנו שלושה ילדים בגילאים שווים, שהגדול בהם חייל בצה"ל בגיל 19.5. ההסדר ב"צים" מוזכר גם עבור בן עד גיל 21 ואילו אצלי רק עבור שניים. החייל לא נחשב. ב. אחותי נהנית מאשראי של 41 יום, דהיינו מ-20 לחודש יום תחילת הכרטיס ועד לסוף החודש שלאחריו, ואילו אצלנו, הימאים, האשראי הוא ל-14 יום בלבד. ג. סכום הקניה ברוטו שהייתי זכאית לקנות בחודש דצמבר היה 10,800 שקל שהוא נטו 9.180 שקל ואילו זכות הקניה של אחותי בצרכנית "צים" בחודש זה היה 29.200 שקל נטו שהוא ברוטו...עד 30% יותר! יודע שהמחירים בצרכנית "צים" נמוכים בכ-30%. והרי זוהי הסיבה שלמענה נעשה הסדר ב"צים" שהוא החסכון המשמעותי בכסף, גם אם הדבר כרוך בעמידה בתור ובצפיפות. לכן, במקום לספר לקהל הימאים על הנוחות שבקניה בהיפרשוך, תעמדו לפחות על השוואת התנאים גם לימאים, כי



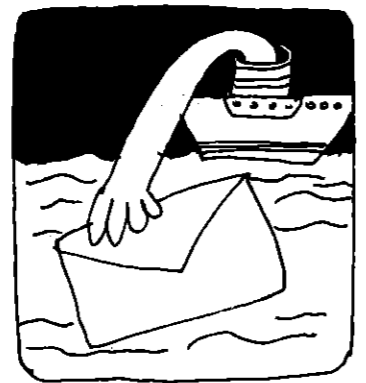
## הסדר קניות בהנחה למשפחות ימאים "צים"

אחרת כל ההסדר הוא דבר שהופך לבדיחה וסתימת פיות הימאים. אודה לך אם דברי יובאו לידיעת צבור הקצינים.

טובה קריגל דרך הים 32 חיפה בעקבות פניות איגודי הימאים ובמטרה לשפר את התנאים ולהרחיב את מעגל המנויים של שירות הצרכניה, הגענו להסדר חדש עם רשת "היפרשוך" שלה חנויות בכל מרכזי האוכלוסיה בישראל. ההסדר שנקבע מקל ומפשט את תהליכי הקניה והתשלום. בהתאם לסיכום, יהנו משפחות הימאים: א. 20% הנחה מיידיית על כל קניה באחת מחנויות הרשת. ההנחה תינתן על כל מינוון המוצרים, כולל מוצרים שאינם מוצרי מזון. ההנחה תינתן מעבר לכל מבצעי הוזלות שיהיו ברשת. ב. סקרים שנערכו לאחרונה מצביעים שרשת זו היא מהזולות בארץ ובה פער התיווך הכללי מוריד את המחיר הבסיסי לעומת רשתות קניה אחרות. ההנחה שיקבל הימאי בסך 20% הינה על מחיר בסיסי נמוך

מלכתחילה וזאת בנוסף ליתרונות נוספים כגון: חניה בשפע ושעות עבודה נוחות ללקוחות. ג. הימאי יוכל לרכוש את התלושים בסניף "היפרשוך" שבחר בכל יום מימות החודש. היתרון שבכך, שאין צורך להחזיק בתלושים וניתן יהיה לערוך קניות מספר פעמים בחודש. ד. אין צורך בהליכים כלשהם כדי להפסיק את המינוי ו/או לחדשו. הזכאות נקבעת חד פעמית לסניף מסוים וניתן להפסיק ו/או לנצל חלקית את הזכאות, ללא כל התחשבות וניכוי מהשכר.

## תשובה למתלוננת



תשובתי לגבי טובה קריגל ולכל אותן נשים אשר עם קריאת דבריה ודאי יזדהו עמה. א. בענין הילדים: בעקבות מכתבך נודע לי שב"צים" באמת מתחשבים בילדים אשר סועדים על שולחן הוריהם אפילו בזמן לימודיהם באוניברסיטה או בטכניון. אי לכך בקשתי זאת גם לגבי הימאים ונאמר לי שפנית זו תלקח בחשבון. ב. בענין האשראי: עתה, ירד הדבר מהפרק בכלל לגבינו ואנו מקבלים במקום 14 יום אשראי ו-15% הנחה, 20% הנחה ללא אשראי אך אפשרות קניה כל החודש, בשיטת הרבה יותר נוחה מאשר בעבר (ראי להלן את החוזר של מנהל אגף הצוות ב"צים"). ג. בענין סכום הקניה: אצלנו הסכום מתעדכן אחת ל-3 חודשים. הסכום שאף ציינת, 10,800 שקל, נקבע בחודש אוקטובר, והיה נכון לשלושה חודשים, ז"א אוקטובר - נובמבר - דצמבר. יכול להיות שב"צים" הסכום מתעדכן כל חודש. חוץ מזה, גם את בעצמך ציינת שהסכום לאחיותך הוא עבור 3 ילדים ולך רק עבור 2 ילדים. ד. בענין המחירים: בשיחה עם מנהל הצרכניה ב"צים", נאמר לי שהם מקבלים על מוצרים מסובסדים 15-10%, ולעומת זאת וכביסה 30-40%. לעומת זאת ישנם בהיפרשוך מוצרים כגון בשר וכי, אשר גם ללא הנחה זולים יותר, שלא לדבר על "מבצעים" הנערכים ב"היפרשוך".

ההסדר יופעל כדלקמן: א. כל ימאי שביצע רצונו להצטרף להסדר יחתום על טופס בקשה. (הבקשה היא חד פעמית ולא תחייב את הימאי במידה ולא יערוך קניות בחודש מסויים). את ההנחה יקבל הימאי בכל אחת מחנויות הרשת שתיבחר על-ידו. ג. החל מה-1 לכל חודש ועד סופו יוכל הימאי ו/או אשתו ו/או מיופה כוחו (קרוב משפחה בלבד) לגשת למשרד הסניף שבחר ולרכוש במזומן ו/או בהמחאה את תלושי הקניה. לדוגמא: בעבור תלושי קניה בסך 10,000 שקל יש לשלם במשרד

## גילוי תושיה של אשת ימאי ובתה

מאת יהודה גורן נהגת אמבולנס מתנדבת במד"א ובתה הצילו את חייו של ילד בן 12 שמוט ברזל דק פילח את צווארו. הילד, אריק קסטן, בן 12, רכב על אופניים. הוא איבד את השליטה ונזרק לעבר מכונית חונה בקרית מוצקין. מוט ברזל שבלט מתוך המכונית פילח את צווארו.

## בטי קרחי ובתה ענת, בת 17

מקרית בנימין, הוזעקו להגיש לו עזרה ראשונה. בטי אשת ימאי ומתנדבת במד"א, שהיא מעצבת אופנה, סיפרה: "מיד עם הגיענו למקום מנעתי מאדם מבוגר שהחזיק בילד השותת דם שלא יזיזו ולו סנטימטר אחד. אם הילד היה זו או נופל אז צווארו היה נקרע. האיש ענה לי: אני יודע, אני אביו ואני רופא. הוצאתי ערכת עירוי והתחלתי לערות דם לילד. הוא איבד המון דם. "בטי, ענת, תמכה בגופה את גופו של הילד" - המשיכה האם לספר - "הילד עמד להתעלף והיתה סכנה שמשקל גופו יזיז את המוט התקוע בצווארו. אנשי ניידת טיפול נמרץ, שהוזעקה למקום, ביקשו להזעיק גם את מכבי האש. הכבאים ריתכו את מוט הברזל וחתכו אותו מהמכונית", סיפרה בהתרגשות בטי קרחי. הניידת העבירה את הילד לביה"ח רמב"ם בחיפה, שם הוכנס לחדר הניתוחים.

מ/ר ארז עברי

הגבלת זמן והם יכובדו בכל חנויות הרשת בארץ. ז. כל הימאים המנויים כיום יוכלו להינות מההסדר החדש החל מ-1 לפברואר 84 בסניפים אותם בחרו, ללא צורך ברישום ומילוי טופס בקשה נוסף. ח. אגף הצוות העמיד פקיד מיוחד למטרה זו - בית הלוי נתן - טלפון: 04-652243, שיטפל בנושא ויעמוד לרשותכם, להסברים נוספים. את הבקשה להצטרפות יש להעביר ישירות ו/או בדאר לאגף הצוות/"צים" ר/ח א. סבירסקי מנהל אגף הצוות "צים"

## קבלת קהל הח' עציון מנהל "מבטחים" מחוז הצפון מקבל באיגוד

בתאריכים הבאים: יום ה' 8.3.84 שעה 12.00 יום ה' 22.3.84 שעה 12.00 יום ה' 5.4.84 שעה 12.00 יום ה' 19.4.84 שעה 12.00 יום ה' 3.5.84 שעה 12.00 יום ה' 17.5.84 שעה 12.00 יום ה' 31.5.84 שעה 12.00

## עו"ד ישראל גיל מקבל באיגוד

אחת לשבוע ביום ה' בין השעות 10.00-12.00

## רואה החשבון מר אליעזר פרוינד מקבל באיגוד

כל יום ג' בין השעות 12.00-14.00

"בטאון קצין הים הישראלי" מפגיש הורים ותלמידים של בית-הספר לקציני-ים בעכו. אלו גם אלו טוענים כי

# ביה"ס לקציני-ים הוא "על הכאפק"

במערכת החינוך העל-יסודי במדינת ישראל יש כמה בתי-ספר שהפכו כבר ל"פירמות". כך למשל בחינוך העיוני, ה"מובילים" הם ביה"ס היראלי בחיפה, גימנסיה "הרצליה" בתל-אביב וגימנסיה "רחביה" בירושלים. בחינוך המקצועי מזכירים בנשימה אחת את בסמ"ת בחיפה "מקס פיין" בתל-אביב ו"אורט סינגלובסקי" ביראליהו.

בחינוך הימי אין כל בעיה של "איזה ביה"ס טוב יותר", וישנו קונצנזוס שבית-הספר לקציני-ים בעכו הוא "מספר אחד" לעומת שאר בתי-הספר הימיים או מגמות ימיות בבתי-ספר שונים.

בכתבה זו לא באנו לבדוק את נושאי הלימוד בבית-הספר, מספר השעות המוקצב לכל מקצוע, כיצד מתקבלים אליו תלמידים וכד'. רצינו רק להפגיש ימאים (או כאלו שיש להם קשר כלשהו לים) עם בניהם הלומדים במוסד זה כדי לשוחח בעיקר על "אווירה", על הדחף ללמוד כאן, על ציפיות ההורים והתלמידים מהמוסד.

המסקנה בעקבות שני סבבי שיחות שעשינו — מטעמים טכניים לא יכולנו להפגיש, כפי שרצינו, את ההורים והבנים סביב שולחן אחד ולכן נפגשנו לחוד עם אלו בחיפה ועם אלו בעכו — היא אחת

ויחידה: לתלמידים ולהוריהם יש דעה חיובית מאד על בית-הספר ועל הערכים שהוא מקנה ללומדים בו.

## ההורים טוענים: "לא השפענו עליהם"

מ/ר אהרן שפי (49), יליד הארץ, חניך "הימיה" של "הפועל" תל-אביב, התחיל להפליג בשנת 1952 ועבר את כל סוגי האוניות:



מימין לשמאל: מ/ר אהרן שפי, מ/ר אמיל מלכה ר"ח אלי שחף מראיין העיתונאי משה גוט.

מבין (כמובן) כזאת. רב-חובל אלי שחף, הוא בן 50, יליד הארץ שעלה לים בשנת 1953. הוא חניך האגודה הימית "זבולון" והפליג על אוניות שונות ובכל הקווים של "צים". עד היום הוא ימאי פעיל. שני בניו קשוריו לביה"ס לקציני-ים בעכו. בנו הבכור, תמיר, הוא בוגר מוסד זה ועם שחרורו הקרוב מצה"ל הוא מתעתד לעלות על הים. בנו השני, גיא, הוא כעת תלמיד כאן. "וידוי" אישי של "קפטן" שחף: "שני הבנים רצו ללכת וללמוד בביה"ס לקציני-ים. תתפלא, אבל אני נסיתי למנוע זאת בעדם. אני סבור שמספיק ימאי אחד כמשפחה. אני נעדר ימים רבים מהבית ואם הבנים ילכו ללמוד בבית-ספר זה, שהוא בתנאי פנימיה, יקשה הדבר על האשה הנשארת לבד בין 4 קירות. מה לעשות, זה לא עזר לי...". הוא סבור ש"התופעה לפיה בני ימאים רוצים ללכת בדרכי אבותיהם, איתם הפליגו שנים רבות, היא תופעה טבעית. ההיפך: אם הילדים לא רוצים להיות ימאים סימן שמשוהו בחינוכם היה לקוי".

## "הם יודעים מה לעשות לאחר הצבא"

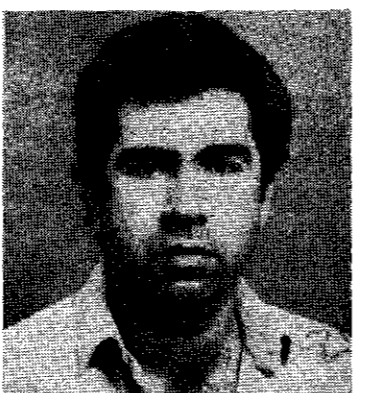
אנו עוברים לשוחח עם מ/ר אמיל מלכה (45), יליד מרוקו, שהתחיל להפליג בים בשנת 1961. עבד על אוניות משא, נוסעים ומיכליות. שנתיים כיהן כמפקח ב"קו הארוך" וכיום מנהל מחלקה של 17 אוניות באגף הצוות של "צים". בנו דורון (21) סיים את בית-הספר לקציני-ים בעכו ומשרת כיום בחיל הים, על הסט"לים.

מספר מלכה בתשובה לשאלתנו: "לא התערבתי ברצונו של בני הבכור ללמוד בעכו, כשם שלא התערבתי ברצונו של בני השני ללמוד בבית-הספר "מבואות ים" במכמורת. רציתי לעודד אותם שיפנו לעבודה ימית, אבל לא היה לי צורך לעשות זאת כי הם בעצמם רוצים להיות ימאים." לבנו הבכור של אמיל יש כבר "תוכנית פעולה" מוגדרת: הוא רוצה ללמוד באנגליה הנדסת מכונות ואח"כ להפליג בים. אחת המעלות של לימודים בבית-הספר לקציני-ים, אליבא דאלי מלכה, הוא שבעוד אשר תלמידי תיכון רגילים אינם יודעים בדיוק מה לעשות אחר שירותם הצבאי, הרי ל"ח'בריה" האלו יש כבר יעד: להפליג בים. זה חוסך מהם הרבה התלבטויות, לפחות בשנתיים-שלוש אחרי שהם פושטים את מדי צה"ל.

בניגוד לדעתו של מ/ר שפי, ר"ח שחף בדעה ש"גם ילד מחונן יכול למצות את הפוטנציאל שלו בעבודה ימית. הוא יכול לעסוק במחקר ימי, מיחשוב הספנות, בהפעלת אוניות מהחוף ובתחומים אחרים." על סמך הנסיון של בנו הבכור סבור ברי-שיחנו ש"רמת הלימודים בביה"ס היא גבוהה ורצינית, בהשוואה לכל בית-ספר עיוני או מקצועי".

## בוגר ביה"ס שלח לשם את בנו

פסח וייסמן (41), בוגר מחזור ו' של בית-הספר לקציני-ים בעכו, שיחנו כי "בוגר ביה"ס לקציני-ים הוא עצמאי, בעל בטחון אישי ויש לו השכלה שאינה נופלת מזו של כל תלמיד בבית-ספר תיכון רגיל. אלו הם בחורים אריות".



פסח וייסמן

המחשל אותך לעבודה ימית, מלמד אותך קשיחות, תושיה, יעילות ובניגוד לבית-ספר רגיל

## ומה אומרים התלמידים?

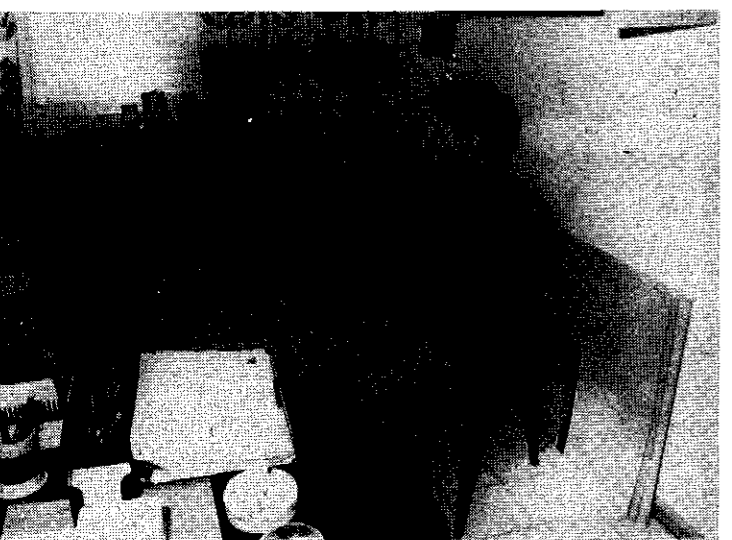
כיצד הגיע אייל שפי (15.5), תלמיד שנה א' במכונאות לבית-הספר לקציני-ים בעכו? הוא מספר כי "הגעתי דרך

הפירסומת בעיתונים וברדיו. נכון שאבא גמר בית-ספר ימי, אבל הוא לא השפיע עלי ולא דחף אותי וזו היתה בהחלט בחירה חופשית שלי". אייל מעיד על עצמו כמי שאוהב את המקצוע ובטוח כי ימצא בו סיפוק. הוא בחר במגמת מכונאות מאחר וזה עניין אותו. הוא בהחלט חושב על קריירה ימית כשיסיים את לימודיו.

"כללית" — הוא אומר לנו — "אני מרוצה כאן. ממה אתה שואל? מהכל, מהלימודים ומה"חברה". מי שמתלבט בהקשר להמשך לימודיו כאן הוא ירון אורן (14.5), בנו של מ/ר משה אורן. מה גורם לו להתלבטות? הוא מודה בגילוי-לב: "ציפיתי שהחיים כאן יהיו יותר קלים ומסתבר שזה הרבה יותר קשה ממה שציפתי. הכל כאן מתוכנן לפי דקות (השכמה, אוכל וכד') וכשה מצטבר יחד זה די מעיק".

למרות שאביו של ירון הוא בוגר בית-הספר לקציני-ים (מחזור ז'), הרי לדבריו לא היה כל לחץ מצידו, אם כי לסיפורים על הווי ביה"ס וראי היתה השפעה על בחירתו שלו. "עוד בבית-הספר היסודי ידעתי שאני אלך לבית-הספר לקציני-ים בעכו" — סיפר לנו גיא שחף (16.5), תלמיד שנה ג' בסיפון. גם הוא, כקודמיו, הגיע לכאן ללא כל השפעה של ההורים.

"מה נתנו לך הלימודים עד כה"? שאלנו את גיא המשיב: הלימודים והחיים כאן מועילים מאד ומכינים אותך לחיים. בוגר ביה"ס הוא מחושל יותר לחיים. החישול מושג ע"י פעילות ספורטיבית מחוץ לשעות הלימודים וכן מטלות שונות שלא נמצאות באף בית-ספר אחר בארץ (מתורן מטבח בכיתה א' ועד שליש ומשיט בכיתות ג'ד'). בית-הספר היקנה לי בטחון עצמי, ידע כיצד להסתדר בחיים ואת מקצוע השייט" — אומר רונן וייסמן (18) תלמיד שנה ד' סיפון, שיסיים השנה את חוק לימודיו. עוד לפני שירותו הצבאי הוא מתכוון להפליג משך 9 חודשים, אח"כ ישרת בחיל הים ובתום השירות הצבאי יחזור שוב לצי הסוחר. מטרתו: להגיע לדרגת רב-חובל. רונן הגיע לכאן "בגלל אהבת הים, ללא כל לחצים של ההורים, אם כי לא נעלמה מעיני העובדה שאבי ודודי למדו וסיימו פה". רונן וייסמן מרוצה מבית-הספר ומציין: "קשה ללמוד כאן- אך בהחלט ניתן להסתדר ולסיים את בית-הספר בהרגשה טובה". ההרגשה הטובה, כך נדמה לנו, משותפת לרוב התלמידים ולכל האבות עימם שוחחנו לצורך כתבה זו.



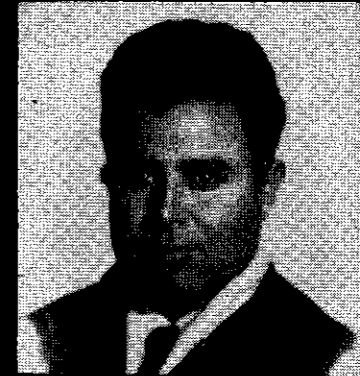
מימין לשמאל: ירון אורן, אייל שפי, גיא שחף

# לזכרם

אנו מודיעים בצער רב על פטירתם של חברינו:



כלכל ראשי קורט זומר ז"ל



גימלאי מיכאל רגונס ז"ל



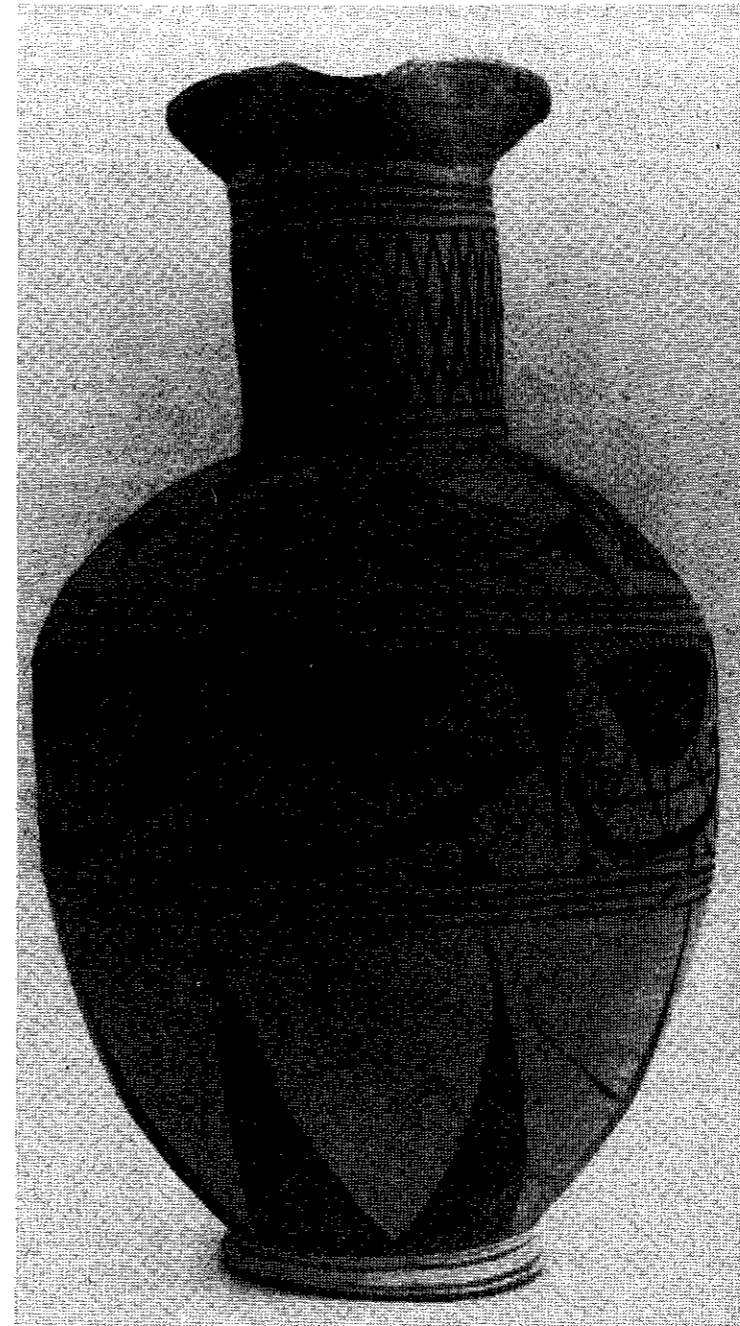
כלכל ראשי מרדכי (מרקו) ברכה ז"ל

יהי זכרם ברוך!

אנו משתתפים בצערך של חברנו מר שמעון טוביאס במות עליו אשתו חנה ז"ל מי יתן ולא תדע עוד צער!

איגוד קציני הים

## המוזיאון הימי הלאומי חיפה קיבל במתנה כד פרוטו-קורינתי נדיר, לזכר אריה בן-אלי



ביום השנה הרביעי לפטירתו של אריה בן-אלי, מיסדו ומנהלו הראשון של המוזיאון, התקיים ערב לזכרו, בהשתתפות המשפחה ומוקירי זכרו. במעמד זה נמסר על נד קורינתי, שנתרם לזכר המנוח. גובה הכד 34 ס"מ, והוא בעל צוואר גבוה ופייה דמויית תלתן. גוף הכד מעוטרים בשש אוניות השטות לשמאל, ועל הכתף שלושה דגים לימין.

על הצוואר עטור רשת, ומן הכתף והבסיס יוצאות קרניים. הכלי לתחילת המאה השביעית לפסה"נ.



### שודדות הים הסיני

הפיראטיות הנועזת ביותר בהיסטוריה היתה כנראה מדאם צינג. אלמנה צעירה, אכזרית ונועזת, שפיקדה על צי פיראטי, שהוריש לה בעלה. בשנת 1809 מנה הצי המצומק שירשה 800 כל-ישיט גדולים ו-1,000 קטנים יותר. צוותי הפיראטים שלה מנו 70 אלף גברים ונשים. שנים אחדות הטילה הכנופיה שלה מורא על ערי סין הגובלות בחופים ובנהרות ויחד עם מאהבה, ציאנג פאוה, הדפה כל ניסיון ממלכתי לביית אותה ואת פקודיה, כשהיא מזנבת בצי הסיני. לאחר יאוש, הציעה לבסוף הממשלה הסינית המתוסכלת חנינה לכל הקהילה הפיראטית ודרגה בצי הקיסרי לקציניה הבכירים של צינג. היא לא סירבה להצעה ופרשה לחיי מותרות עם מאהבה וארבעת ילדיהם.

את דרכה של צינג הפיראטית המשיכה הון צ'ו לו, גם היא אלמנה שתפסה את הפיקוד על צי הפיראטים של בעלה המנוח. גם ב-1934 הטילה את חתימה בים סין לאי צ'יו סאן - לא אלמנה, אלא יתומה שהלכה בדרכי אביה. לאי צ'יו סאן היתה, לפי העדויות, פיראטית יפהפיה ומסוגגנת. עטויית משי ועטורת אבני גיייד, היא פיקדה על הצי מכס מלכות עשוי שנהב שהוצב באוניית הפיקוד. מסתבר, כי האשה הסינית המשתחררת מקפידה בכל תנאי על חוק הברזל של תנועת השיחרור: שיויון הזדמנויות.

## "הכל בסדר", שידרה האוניה ונעלמה

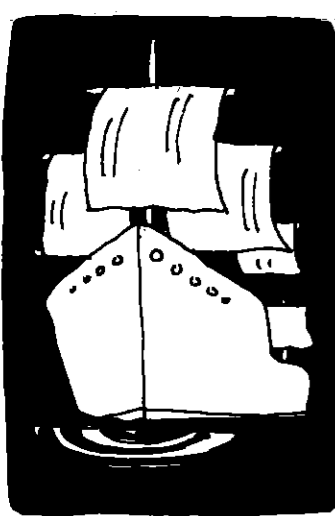
בתישדורת האחרונה שנתקבלה מאניית-המשא "טיטו קמפנלה" נאמר: "הכל בסדר. אין בעיות". זה היה בעת שהאוניה היתה 320 ק"מ דרומית-מערבית לנמל הצרפתי ברסט. מאז נעלמה האוניה מן האופק ולא נודע דבר על גורלה. לפני ימים אחדים היתה אמורה לעגון בנמל הבית שלה, סבונה, ליד גינואה, אבל היא לא הגיעה. אנשי הימיה של איטליה מנסים עתה לפתור את תעלומת "טיטו קמפנלה". האוניה בת 22 אלף הטונות נעלמה באורח מיסתורי כשעליה רב-חובלה לוטיגי סוליו, יחד עם רעייתו, הקצין הראשון וכל שאר 23 אנשי הצוות.

במשך כמה ימים ערכו אוניות ומטוסים חיפושים אחרי האוניה הנעדרת בכל רחבי האיזור - וביחוד לאורך המסלול המיועד שלה - אבל אף שבריר של אוניה לא נתגלה. מה יכולה להיות סיבת הדבר? האם נעלמה האוניה בגלל תנאי מזג אוויר קשים? המומחים אינם סבורים כך. "בעת שנתקבלה התישדורת האחרונה שלה שהכל בסדר, דיווח משרד החיזוי בברסט על גלים בגובה 20 מטרים ורוחות של 90 קמ"ש. אלה הם תנאי מזג-אוויר בלתי-נוחים, אבל לא מסוכנים", אמר פקיד בנמל סיבונה. הפרשה מיסתורית ככל-כפליים נוכח העובדה, שלפני כשנתיים נעלמה אוניית-משא איטלקית אחרת בת 20 אלף טונות בלי להשאיר כל עקבות. אניה זו, "מרינה די אקוהה", שידרה אף היא תישדורת שהכל בסדר, כמעט מאותו המקום עצמו, ומאז לא נראתה עוד.



## ספינות המפרש חוזרות

ספינת מיפרש אשר תושק החודש במספנה וולשית, עשויה להיות ספינת המטען הטראנס-אטלנטית. הראשונה זה מחצית המאה, המונעת בכוח הרוח; היא אמורה להעביר מטען בין בריטניה לאיים הקאריביים. הספינה, שאורכה 32 מטר, אשר תיקרא "גינס קליפר", על שם חברת השיכר האירית אשר כבר הזמינה בה מקום, היא חלום מתגשם של קבוצת חובבי ספנות בריטיים. המהנדס ואיש האיכטות הוותיק ג'ף אלן, עמד בראש קבוצה של תומכים בצמצום הוצאות-הדלק. לו זלעמיתיו אין כל יומרה להפוך את ספינת המיפרש שלהם לתחליף קבוע למכולות הדיזל הגדולות, אך אם הכל ילך כשורה הם מקווים להפעיל תוך שנים ספורות שרות למטענים קטנים של ארבע או חמש אניות מיפרש. חברי הקבוצה הקימו חברה הנקראת "קליפר קרגוס", היושבת בעיר דיוויזס שבאנגליה. הם מסרבים לגלות את שמותיהם של המשקיעים הבריטיים והאמריקניים, אשר תרמו כ-280 אלף דולאר להקמת ספינתם החדשנית-עתיקה. לספינה יש מנועים בעלי 85 כוח סוס, אך הכוונה היא לנצלם רק



למרחקים קצרים, כגון הפלגות בתוך שטח הנמל ולא בעת המסע בים. את "גינס קליפר" תיכננו שניים מגדולי מתכנני האיכטות של בריטניה - דייב תומאס ויו מלבורן, שהקיף בשעתו את העולם ביאכטה שלו. לעומתה נראות אחיותיה הישנות יותר כשם שנראים מטוסים דו-מנועיים עתיקים לעומת מטוסי סילון. "זוהי ספינת המיפרשים המודרנית ביותר בעולם כיום", לאיגוד מקצועי בימים אלה - לא התקינו בה מיפרשים המונעים על-ידי המחשב. הסיפנה תוכל לשאת כלי רכב, משקאות, מקררים וסחורות אחרות.

ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסחר הישראלי  
The Central Safety Committee of the Israeli Merchant Navy

אל תהיה כמוהו

נל סלומון 83 דצמבר

# קרן ההשתלמות לקציני-ים

קרן ההשתלמות היא למעשה קרף חיסכון אשר הוקמה למטרה כפולה, האחת - חסכון לצורך השתלמות מקצועית והשנייה חסכון לתקופה בינונית בתנאים טובים יותר מתכניות חסכון רגילות.

\* כל קרנות ההשתלמות מיועדות לעובדים שכירים, על מקצועותיהם השונים, כאשר החסכון יונק את כספיו משני מקורות: האחד - המעסיק והשני - העובד.

כל זאת בתנאי שסך כל החסכון, שהיינו חלק העובד וחלק המעסיק לא יעלו על 10% ממרכיבי השכר המוכרים לצורך הפרשות לקופות תגמולים, פנסיה וכו'.

חלקי ההפקדה של העובד והמעביד יכולים להיות באחוזים שונים החל מ-1% חלק העובד ו-2% חלק המעביד ועד למקסימום של 2.5% חלק העובד ו-7.5% חלק המעביד אך בשום אופן לא בחלקים גדולים יותר.

מביא לכך שכמספר הקרנות מספר "התשואות".

**תשואה גבוהה, נמוכה או שווה?**

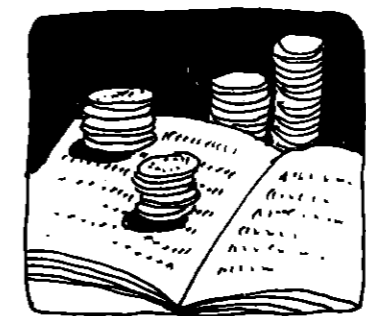
לא בהכרח זו שפירסמה תשואה גבוהה היא אמנם הרווחית ביותר וזו שפירסמה תשואה נמוכה היא הפחות רווחית. יתר על כן, יש הטוענים שהיו קרנות שפירסמו תשואות גבוהות ביותר וריווחיהן הכספיים היו נמוכים משל האחרות.

מהאמור לעיל בודאי תשאל השאלה מהיא בעצם האמת? ובכן כל הקרנות חייבות להשקיע את רוב כספי החסכון באגרות חוב ממשלתיות אשר מונפקות במיוחד לקופות גמל ולקרנות השתלמות ע"י האוצר. האגרות הנ"ל נקנות ע"י הקרנות באותם תאריכים והתשואה על האגרות האלו זהה. **לכן התשובה הנכונה היא שעמ"ר כל קרנות ההשתלמות יעניקו לחבריהן תשואה דומה ואם כל הקרנות היו מחשבות את התשואה באותה שיטה ולפי אותם קריטריונים היינו רואים שההבדלים ביניהן כמעט ואינם משמעותיים.**

על נושא זה נכתבו מחקרים ומאמרים לרוב. עסקו בכך רואי חשבון, פרופסורים ואקטוארים וכמספר העבודות כן מיוגון הדעות.

יש הטוענים ששיטת המדד החודשי היא הטובה. ישנם הטוענים ששיטת המדד היומי צודקת יותר. יש הקובעים כי שיטת המדד היומי (לפיה מתנהלת קרן ההשתלמות ק.ה.ל.) נותנת רווחים כספיים גבוהים יותר.

לכן, אל לנו לקבל כמוסכם שקרן אשר פירסמה תשואה גבוהה היא הטובה. עלינו לבדוק את התוצאות בתמציות החשבון שאנו מקבלים, כלומר לבדוק מה היו רווחינו בשקלים בתום שנת או שנות חסכון.



נא להודיע על שינוי כתובת המעסיק. כמו כן נכללים בדיווח הרווחים על הסכומים הנ"ל וסך כל היתרה, הכוללת את כל המרכיבים הנ"ל.

כאמור, הדיווחים החצי-שנתיים נשלחים לחברים לבתייהם. מצבם המיוחד של קציני הים לדרגותיהם, והיותם מפוזרים בכלי שיט בנמלים שונים בתקופות השנה, מחייב עדכון שוטף של כתובותיהם בארץ.

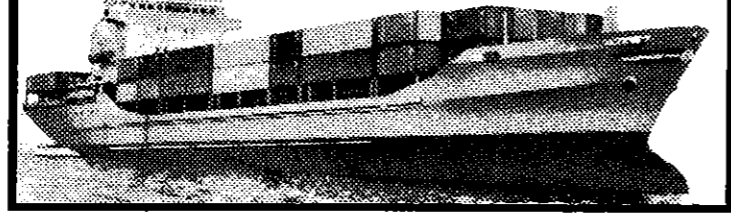
כתובת משרדי ק.ה.ל.: ק.ה.ל. - קרן השתלמות לעובדים רח' בן-יהודה 1 תל-אביב 63801 טלפון 03-657264

## ISCONT SHIPPING LTD

### קרן ספנות סדיד לשרות היבואנים והיצואנים

CARMEL ALTONIC CARIBIC -1  
הפלטות סדירות מאשדוד ומחיפה להמבורג, ברמן, רוטרדם, אנטורפן, פליקסטאו וחזרה אוניות מכולה חדישות

אלאלוף ועוה' ספנות בע"מ  
תל-אביב: רח' אנגל 6, טל. 03-622591  
אשדוד: עורף הנמל, טל: 054-24541, 24630

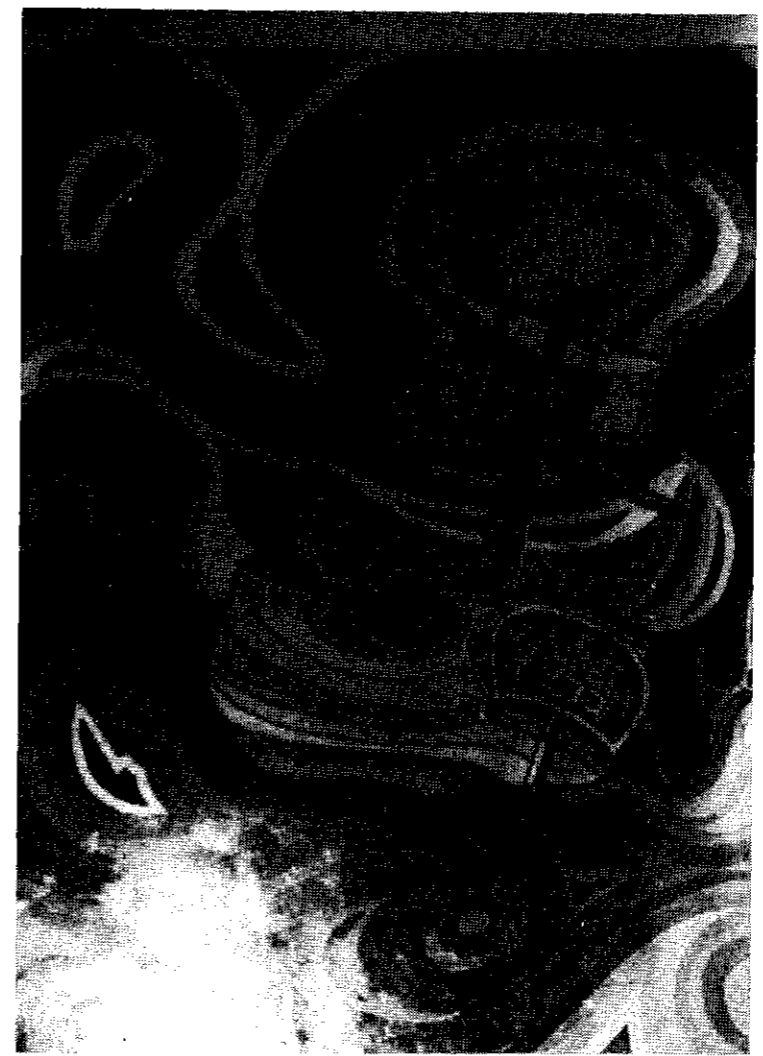


**גדות-ים בע"מ**  
מיכליות לכימיקלים  
רח' ישלום עליכם 22, ת"א 61030  
ת.ד. 3196 • טלפון: 286262  
מברקים: גדות ים תל-אביב  
ט ל ק ס : 0 3 - 4 1 3 2 8

**GADOT-YAM Ltd.**  
CHEMICAL TANKERS  
22 Shalom Aleichem St.,  
Tel Aviv, Israel  
P.O.B. 3196 Tel.: 286262  
Cables: Gadotyam Telaviv  
Telex: 03-41328

**מפעלי ישראל דיאמנט ובניו בע"מ**  
ISRAEL DIAMANT & SONS WORKS LTD.  
מסגריה מיכנית  
MECHANICAL METAL WORKS  
חיפה, רחוב יפו 35  
מפרץ חיפה, חלוצי התעשייה 38 ישראל  
טלפונים 515445 PHONES  
720657  
FOUNDED 1922  
ניסד 33262 מיקוד  
HAIFA, 35, JAFFA RD.  
HAIFA BAY, HALUZI HATAASIA 38 ISRAEL

**מריקו שיפינג לימיטד**  
MARICO SHIPPING LTD.  
בת-גלים / חיפה רחוב פנת'גן 2, ת.ד. 8005  
2, Pinat-Gan Str., P.O.B. 8005 Bat-Galim/Halfa  
TELEX 46649, TEL. 520941-2-3  
  
מפעלי אניות  
Ship Operators



**מדד חודשי מול מדד יומי**

קיימות שתי שיטות לפיהן בנויות קרנות השתלמות. האחת, השיטה לפיה פועלות כל קרנות ההשתלמות במדינה והיא שיטת המדד החודשי; השנייה, השיטה לפיה פועלת ק.ה.ל-בה חברים גם קציני הים על דרגותיהם - הפועלת לפי שיטת המדד היומי.

**בשיטה אחרונה זו נהנים החברים מהצמדה מלאה של כספים החל מיום שהופקד בקרן ועד יום המשיכה.**

ע"כ לא מאבדים החברים בקרן ההשתלמות ק.ה.ל. מדד או חלקי מדד עם הפקדת כספם בקרן, או כאמור בעת המשיכה.

נהוג שקרנות השתלמות או קופות גמל (קרנות השתלמות מנוהלות לפי כללים דומים או שווים לאלו של קופות גמל בנקאיות) מפרסמות מדי שנה את ה"תשואה" אותה קיבלו החברים.

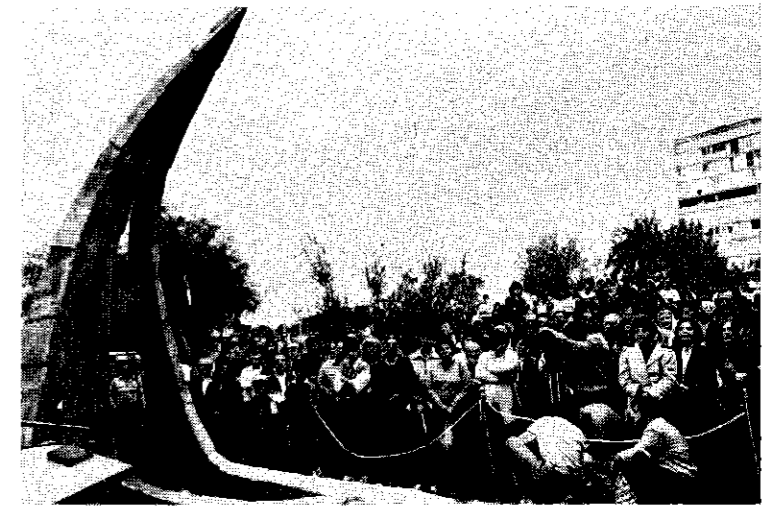
תשואות אלה אינן זהות יש קרנות המפרסמות "תשואה" גבוהה ומאידך ישנן קרנות אשר "תשואתן" נמוכה.

הדבר נובע משיטות חישוב שונות. לא קיים חוק, הוראה או נוהג לפיו חייבות קרנות ההשתלמות להציג את נתונייהם הכספיים באותה שיטה. דבר זה קרן ההשתלמות ק.ה.ל. מדווחת לחבריה פעמיים בשנה על יתרת החסכון בקרן.

הדיווח לחבר כולל את היתרה שהייתה בראשית התקופה ואת כל הסכומים שהופקדו במהלך 6 החודשים, כאשר הסכומים מפוצלים לסכום שהופקד ע"י

## נחנכה האנדרטה לזכר יורדי-הים שמקום קבורתם לא נודע

במעמד קהל רב, בהם בני המשפחות, נחנכה בתחילת חודש מרץ האנדרטה לזכר הילומים שניספו בלב ים ומקום קבורתם לא נודע. בטקס נשאו דברים: ראש העיר של חיפה, שני הרבנים הראשיים של חיפה, מנכ"ל "צים" ונציג שני איגוד הימאים.



### "השלושה" שנשכחה

אסון טביעת "השלושה" אירע בליל ה-24.1.67 ובו ניספו 18 אנשי צוות ו-3 מנשותיהם. כיום, אין איש זוכר את המקרה, וגם העיתונות אינה מזכירה אותו יותר. גורמים שונים הבטיחו שיעשה הכל להנצחת זכרם אך מאומה לא נעשה מאז. פסל חיפני יום הקמת אנדרטה עם לוח זכרון ובו שמותיהם של ימאיישראל שניספו בצי הסוחר. האנדרטה הוקמה, אך לוח הזכרון עדיין לא הוצב, וכך קורה שלנו – בני המשפחות – אין מקום לבוא ולהתייחד עם זכרם של יקירינו, שמקום קבורתם לא נודע. חיפה רוני רבינו

### תשובה למכתב

- 1) היוזמה להקמת האנדרטה באה מצד ועד קרובי ניספי "מצדה", שבאו בדברים עם שני איגודי הימאים וחברת "צים".
  - 2) לצורך הקמת האנדרטה הוקם ועד להנצחת הימאים שטבעו בלב ים ומקום קבורתם לא נודע. בועד היו חברים כל הגופים שהוזכרו לעיל.
  - 3) ועד ההנצחה הוא אשר בחר את הפסל וזה ביצע את העבודה בתשלום.
  - 4) המימון להקמת האנדרטה בא מחברת "צים" ומחברי שני האיגודים שהרימו תרומה למטרה זו. עיריית חיפה תרמה את הקרקע.
- 5) האנדרטה היא לזכר כל הימאים שניספו בלב ים ומקום קבורתם לא נודע, כולל אנשי צוות האונייה "השלושה".
- 6) מסיבות טכניות לא הוצבו בזמנו לוחיות הזכרון על האנדרטה, אולם הדבר תוקן ועם הסרת הלוח יונצחו שמות הימאים שניספו.
- ר/ח ישעיהו ("שייקה") גרומן נציג איגוד קציני הים בועד להנצחת הימאים שניספו ומקום קבורתם לא נודע



מאור ניגש אלי, מחייך חיוך נצחון. מעט מהגאוונה ניכרה בקולו ובידיו מחזיק הוא מספר תמונות כחלחלות. לרגע חשתי שאלו כנראה תמונות מההפלגה האחרונה למזרח הרחוק – אך חשתי זה התבדה במהרה. "הסתכל, הסתכל" אמר. "ראה מה ערך העדשה החדשה שקניתי למצלמתי התת-מימית..."

בחנתי את התמונות בקפידה, תוך שאני בוחן את איכות הצבע, גרעיניות התמונה, אופי אובייקט הצלום, עיוות הצד וכן את איכות המיקוד אשר נשפכה אלי ממש לידים.

התמונות הראו מספר דגיגים צבעוניים המשתוללים בינות לשוניות כהות, חלקן שחורות מאפירות וחלקן ורדרדות מחמת אלמוג המוח היפהפה ששלח את זרועותיו בינות לסלעונים.

בחנתי שוב את התמונות חוזר ובחון, מהנהן בראשי חושב בשקט: "הנקניק" הזה מקנטר, או מנסה לקנטר אותי שוב.

"כן, הן תמונות טובות, מצולמות באיכות די טובה" אמרתי והוספתי: "אולי כדאי שתגדיל את התמונה הזו, זו עם דג הזהרון הארסי. אני רוצה לראות מה מצב הגרעיניות של הפילם בהגדלה, או קי?"

– "אין בעיות, מיד." מאור רץ אל המעבדה הפרטית שלו, הניח נייר קודאק חצי מבריק על לוח ההגדלה, חושף את התשליל מספר שניות, כיכה את המכשיר ולאחר מכן העביר את נייר הצילום דרך תבניות הפיתוח, המתין שניות מספר שהתמונה תתגלה, בודק באור הכתום את איכות הצבע ומיד

## מתקתק צורב

מאת: אבי-גל לוגסי, קצין אלחוט, "צים סוואנה"

שם את התמונה בחומר המקבע ותולה ליבוש במכשיר היבוש. לא עוברות דקותיים והתמונה המוגדלת נחה לי בידי. הספקתי להבחין בה באיכות מאלפת של מספר אובייקטים מצולמים: גדילי מלפפוני ים, דג הזהרון מרהיב ביופיו הארסי בלט על רקע המים התכולים, סביבו עטו מספר נברנים משתוללים בינות לזרועות שושנת הים הזהובה-כתומה. רק בנבכי התמונה התגלה לנו פתחה הצר של מחילה ובה רבץ אורב, דומם, צלופח ענק ומאיים.

תחילה נראה הצלופח כחלק מהסלע, אך שניות לאחר מכן אובחנו חלקי פיו המאיים. שינוי הלבנות אשר בהקו במעומעם הסתתרו במתואם בין נצוצי זרמי המים ואורה של השמש, אך עיניו בלטו היטב ברקע התכלכל של המים הזכים. "כל הכבוד מאור. אז... מתי צוללים שוב?"

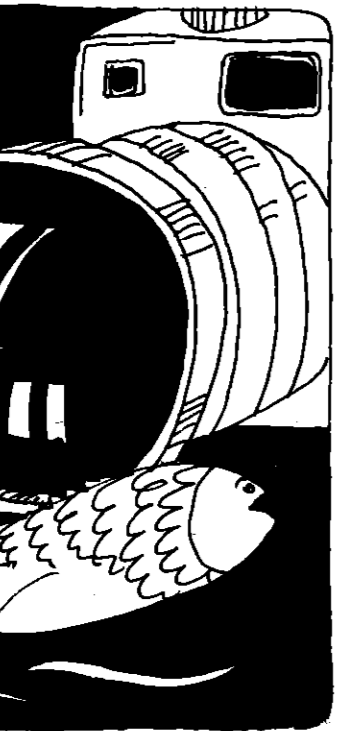
"היום בצהריים אני עומד להוריד שוב ציוד צילום לעבר השוניות. אבל שמע, משום מה זה לא נראה לי כשוניות חדשות". "כן, אלה אינם סלעונים חביבי. אלה שאריות של מושבות אלמוגים ששרדו להן והתפתחו בקרקעית החמה והעשירה בחיים אורגניים מזה דורות. רק הדייגים שהשתמשו בחומר הנפץ לאחרונה הרסו את השמורה הנאה הזו."

שוב מבט אל עבר התמונה המהממת ביופיה, בוחן כל פרט על מנת שיהיה לי מה להעיר לבחור – אך לשוא. "תגיד מאור, אתה יודע בדיוק היכן צילמת את התמונה הזו? הייתי רוצה לרדת לצלילה באיזור ואולי לשלוף מספר תמונות מהסביבה, או קי?"

"כן, ועוד איך שאני יודע את המיקום ועוד איך... אגב, באם רצונך לקבל קמפוז מיפי המקום וודא את המצאותך בשעה 1300 ליד המזח הישן, והבא עימך את בקבוקי החמצן וכן ציוד צילום ותאורה. אולי יתמזל מזלנו ונמצא כד יסן או שבר כלי עתיק. מי יודע? אולי יתמזל מזלנו כאשתקד."

"מה, אתה רוצה לומר לי שכלל לא הבחנת בתמונה בדבר מה חשוב? אז בשביל מה כל ההגדלה?" מופתע סבב לעברי, מביט-לא-מביט אלי וממני אל התמונה המוגדלת, בוחן כל פרט ופרט אך הנהון ראשו לצדדים נתן את התשובה. לא, לא רואה שוב דבר מיוחד...

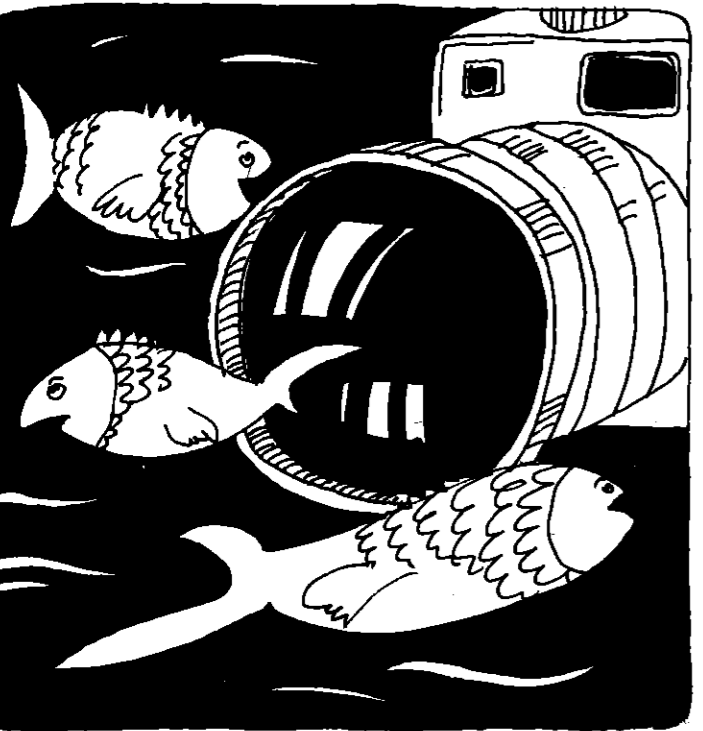
שים לב שוב והפעם התמקד רק בשושנה הצהובה... "חיי ראשי, איך לא הבחנתי בזאת? איך?" "קדימה להתלבש ובעוד דקות ספורות ניגש למזח. עדיף ששום אדם לא יבחין בכך לפנינו." ריצה מבוהלת לחדר בקבוקי החמצן ומספר דקות של התארגנות הביאו לידי כך שכמעט ושכחנו את ציוד הצילום. שוב למעבדה בריצה.



טענו סרטים טריים במצלמות, ארזנו מטענים ו"פלישים" ורצנו לסירה שעמדה לה מטלטלת כקליפת אגוז ליד הרציף, מנענעת ירכתיה כנערונת בת טיפשעשרה המצפה לחיזור של בחור צעיר. קפצנו לסירה, ובמשיכה אחת הפעלנו את מנוע הגוינסון, כאשר בידינו אנו מרחיקים את הסירה מהרציף. כך פתחנו כשיוט מהיר אל עבר הסלעונים.

ההפלגה ארכה דקותיים לכל היותר, אותן נצלנו לארגון וחבישת מסיכות הצלילה וכן בדיקת מצב החמצן בבקבוקים. הסקובה, חגורות ההצלה המתנפחות וציוד הצילום היו מוכנים. קשרנו חבל אחד לרעה על מנת שנשאר בטוח ראה, ובהנתן האות קפצנו למים. המים היו קרירים, אך שניות מספר עברו וחום גופינו התרגל לתנאי התהום הכחול.

דגיגים מבוהלים בהו בנו ונסו לכל עבר בפרפור סנפירים. רק אנו צללנו מטה מטה באיטיות. העומק במקום הגיע לכעשרים מטרים. מסביב כבר לא שרצו הדגיגים הקטנים ובמקומם באו הדגים האדישים והגדולים. דגי דקר וברקודות משועממות שוטטו להם באפס מעשה מביטים לטרף המשתחל אט אט



אל תחום מחייתם. הסלעונים התבהרו אט אט והטשטוש המכחיל נעלם. בעיניים זהירות התחלנו לחפש את שושנת הים הצהובה. מכל עבר התגלו שושנות, מהן אדומות, ורודות, כתומות וכחולות. רק האחת, הצהובה, נעלמה ואיננה. סרקנו את כל השמורה עד לקצה המושבה – אך לשוא. לפתע הרגשתי משיכה

חדה בצד גופי. נרתעתי מפחד ובמחשבתי רצה המחשבה - כריש... ברקודה... החבל הקשור לצידי נמשך בחוזקה, ואז הבטתי לכיוון החבל המתוח וראיתי את חברי משתולל לו. מיד חשתי למקום ולתוך הדיפות סנפירים חדות הגעתי אליו. כולו זורח מאושר, מביט ימינה ומחווה באצבעו על השושנה הצהובה. זרועות השושנה הצהובה התנועעו למקצב זרמי המים ופנו לכל עבר. בינותיהם התחבא דגים השושנה, החוסה בצל זרועותיה,

מוגן מכל אויב ואורב. התקרבונו את עד מרחק מטר מהשושנה הנאה. בינות לזרועות הארסיות נח לו מזהיב מטבע זהב. תחבלנו תחבולות כיצד להוציא את המטבע מבלי לפגוע בשלמות השושנה, והחלט תחילה לצלם מכל עבר את המטבע החבוי בינות לזרועות הטעונות ארס מהמים. המצלמות הורכבו על החצובה השקועה בחול הבהיר, ועדשת הטלה-זום כוונה אל עבר המטבע. מספר תמונות צולמו מכל עבר. האורות המלאכותיים

האירו את האובייקט הנפלא מכל עבר ותרמו רבו ליפי התמונה. מאור לקח את מצלמתו מיקד את עדשתו החדשה, רבת העוצמה, ואט אט החל מעלה את אורך המוקד של עדשת הזום עד לטווח 250 מ"מ - בתוך עינית המצלמה. המטבע כיסתה כמעט את כל המסך כאשר מדי פעם שט לו דגיג או זרוע שושנת הים מטושטש חלף לו לכל עבר. היה אפשר ממש לקרוא את הכתוב על המטבע... שוב חשתי שמא יתקבלו תוצאות שליליות לאור המלאכותי מסביב, מפחד מפני

הדגים הטורפים מכל עבר. מאור משך בחבל הקשור לצידי. הבטתי לעברו מבוהל - והוא עמד מתמוגג מצחוק אילם, מקרטע בידי, מורה אל עבר עינית המצלמה הממוקדת. קרבתי את אט חושש מהרע מכל. עיני קרבה לעינית מצלמה. ומה רואות עיני? לאורך חלונות הצילום נח לו מטבע זהב, מתנווד לקצב זרמי המים ועליו כתוב - "מטבעות שוקולד" של "עלית - חברת הממתקים הישראלית לשוקולדים".

## ההפלגה האחרונה

כיסו את הסיפון כליל והנתזים הגיעו לכל מקום באניה. רק אז הינד מרגיש את מליחותם בכל חשבתי לי: האם האניה מרגישה שזו נסיעתה האחרונה? את התשובה נתן לי אחד המלחים, דויד, אשר אמר לפתע בגשר: "היא לא רוצה להימכר". הוא אמר זאת בספונטניות, ללא שום שיחה מוקדמת. מלחינו הולכים ובאים ואינם אוהבים להשאר הרבה באותה אונה. אולם הערה זו נגעה ללבי והרגשתי כעין מחנק מסוים, הייתי אומר שמין לחלוות היתה בעיני ושמתתי שלילה אפל היה ולא הסגרתי עצמי בחולשתי. אבל לעצמי, נתן לי המלח תשובה על הרהורי, אכן "האניה יצור חי היא!!" בהפלגה זו, ההפלגה האחרונה של ה"ספרינטר", כאילו הרגישה האניה שזה מסעה האחרון, והיא פשוט סירבה להגיע לנמל היעד

שהינה מהירה במיוחד, אלא שהיא "רצה" בין הנמלים, כאשר זמן שהייתה קצר ביותר ולעולם כמעט לא הכזיבה. תמיד אצה לה דרכה. רק על אניות מסוג זה הינד מרגיש את הים על כל תהפוכותיו. באוניות גדולות (והפלגתי בהן) - להוציא מקרים מיוחדים - הינד מרגיש כדג באקווריום, בעוד אשר באניה הקטנה אתה מרגיש כל תנועה. היא מגיבה לכל גל ומשב רוח, טלטוליה רבים ולא תמיד נוחים, אולם כאשר אתה מפליג פעמים רבות באניה כזאת, על צוותה הקטן המתחכן זה בזה 25 שעות מתוך 24 שעות היממה, אתה מתחיל להרגיש שייכות, כאילו משפחה אחת כולם, ואת האניה אתה אוהב כבית. "תפסתי את עצמי" ברגע של חולשה, כאשר האניה נאבקה בים קידמי 6-7 בופור. המים

האם האניה היא יצור חי? האם יש לה נשמה? הרבה פעמים כאשר ישבתי בלילות הארוכים בגשר הפיקוד, כשהאניה רוטטת וחרטומה מפלח את המים האפלים והיא נואקת וחורקת, הייתי חושב הרי כיצור חי היא, הלוא כן!! ואכן, מי שמפליג הרבה באותה אניה רואה בה לא רק מקום עבודה אלא כעין בית אשר בו הוא מבלה את רוב זמנו. אולם להבדיל, בית זה, זע ונושם, גם שם יש לו ואף מרגישים אותו אחרת בכל מזג אוויר. יש לו רעשים מיוחדים, אשר לאדם מבחוץ יהיו כסייט, אולם לאנשיה הוא נשמע כמו מנגינה עריבה. כאשר דוממים מנועיה, אתה מיד רואה את כולם יוצאים מתאיהם, השקט הפתאומי לוחץ מפחיד ונדמה כי היא הפסיקה לשווש!! קראתי בילדותי סיפור, מקובץ סיפורי ים, בשם "האניה שמצאה את עצמה". היטיב הסופר לתאר את האניה החדשה שהושקה במים ויצאה להפלגת הבתולים. או אז ערכו כל "אבריה" דרישה ביניהם, עד אשר מצאו עצמם מגיעים למסקנה שכולם תלויים בכלם ורק כך תתפקד האניה כגוף מושלם. ואכן היא מצאה את עצמה.

### האניה לא הכזיבה

הנני מעלה הרהורים אלו היום, כאשר אני מוביל בנסיעתה האחרונה אניית כימיקלים קטנה, העונה לשם "כימיקל ספרינטר". ספרינטר - כשמה כן היא! לא



מירב מרדכי רב-חובל "כימיקל ספרינטר"

## מעשה באניה "עדנה"

מאת: מ/ר ארז עברי

בהמשך למעקב שאנו - באיגוד הקצינים - עורכים על אוניות בבעלות ישראלית סמויה, נודע לנו - במחצית חודש ינואר - כי האוניה "עדנה", היא בבעלות "כור", או ליתר דיוק "קומפ", שהיא חברת-בת של "שכר-כור", ומופעלת טכנית ע"י "מריקר" והפטור על ציוות האניה בצוות ישראלי פנ ב-22.12.83.

כמו כן נודע לנו שהאניה עוגנת מחוץ לשובר הגלים בנמל אשדוד וממתינה לתורה, כדי להוביל לנמל במערב אירופה פוספטים עבור חברת "נגב-סטור".

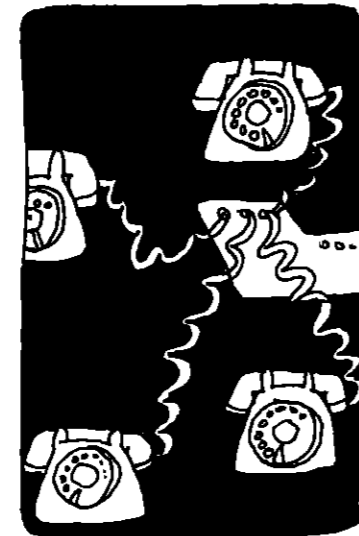
בעקבות זאת, פנינו טלפונית ביום רביעי ה-25 לינואר 1984 ללשכת מנכ"ל כור ישעיהו גביש כדי לדון עמו על העסקת ימאים ישראלים על אניה זו ובנוסף לכך על שתי אוניות בבעלותם: "מרני" ו"בלה". אך כרגיל במקרים כאלו "נחסמנו" ע"י מזכירותו בטענות שקופות של "חוסר זמן" ו"אין אפשרות לשוחח עמנו".

למחרת היום, בבוקר יום חמישי, בעקבות טלפון לנמל אשדוד, נודע לנו כי האוניה עומדת לסיים את טעינתה ותפליג תוך שעה.

מייד הורנו לנחבים לעכב את יציאת האניה. במקביל, פנינו למנהל אגף הספנות שכתאי לוי ולמפקח על הימאים בנמל אשדוד ר/ח משה צוקרמן לעכב את יציאת האניה כל עוד היא מפירה את "תקנות הספנות (ציוות אניות בצוות ישראלית) תש"ס 1980 ואינה מקיימת אותן ע"י ציוות חלק מצוות האניה בימאים ישראלים". בתגובה, הורה מנהל האגף לעצור אותה עד גמר כרור העניין.

אנו - בעקבות חשדנות ונסיין העבר הלא רחוק (האוניה

"סמבי") - הורינו לעורך הדין של האיגוד, ישראל גיל, להוציא בקשה בדרך המרצה במעמד צד אחד, למתן צו מניעה זמני המונע בעד האניה "עדנה" להפליג מנמל אשדוד וקבלנו זאת בבית המשפט המחוזי בחיפה, בשעות הצהריות של אותו יום. הצו ניתן עד ל-1.2.84.



### השופט העביר ההחלטה למנהל האגף

מיד אח"כ פנו אלינו מלשכת מנכ"ל כור ונתבקשנו לסור ביום שישי בבוקר לתל-אביב ולהפגש עם ישעיהו גביש בנושא הנ"ל. עתה, התננו זאת בכואו אישית או אחד ממנהלי "שכר כור" אלינו למשרדי האיגוד בחיפה. ואכן, ביום שישי בשעות הבוקר הגיע מנכ"ל "שכר כור" למשרדי האיגוד, לדון בציוות האניה בקצינים ישראלים. כאותו בוקר נדרשנו לבוא לבית-המשפט המחוזי בחיפה לבקשת עורך הדין המייצג את "שכר כור" כדי לבטל את הצו

שהוצא לבקשת צד אחד ביום הקודם. השופט החליט שהצו יהיה כפוף להחלטתו של מנהל אגף הספנות, באם ינתן לאניה היתר או לא. שני הצדדים ירדו בשעות הצהריות של אותו היום לאגף הספנות בעיר התחתית ושם העלה שוב כל צד את טענותיו ונימוקיו בפני מנהל האגף. אנו מצידנו טענו שהחברות עוברות כיוודעין על חוק הספנות, בטענות מטענות שונות, ועתה - לאחר שהוברר ללא כל צל של ספק כי האוניה שייכת לבעלות ישראלית, מפליגה ליעדים במערב אירופה עם מטען פוספטים ויש לה חוזה למספר הפלגות - לא נוכל לחת לה מצידנו לצאת מפה עם צוות קוריאני תחת חוזה של I.T.F. קוריאני שהוא כשלעצמו הרבה יותר נמוך מחוזה I.T.F. שנחתם פה בדרך כלל ע"י נציג ה-I.T.F. בארץ ר/ח "שייקה" גורמן. במשך הדיון במשרדו של מנהל האגף הגיע שוב מנהל "שכר כור" ואנו הגענו איתו להסכם שלכל הפחות 7 קצינים ישראלים יעלו על האניה להפלגה זו.

לאחר עוזבנו את המשרד נודע לנו כי מנהל אגף הספנות תת אלוף (מיל.) שכתאי לוי מבטל את הפטור ויתן לאניה להפליג רק לאחר שמחצית מהקצינים יהיו ישראלים.

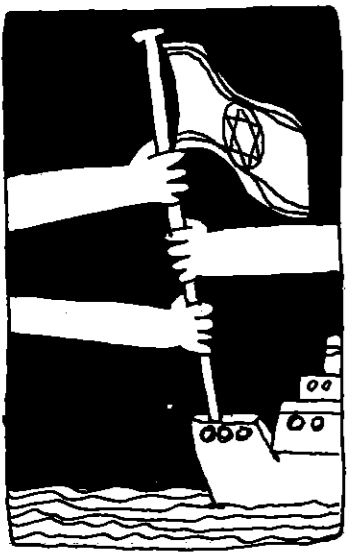
### "לקטנו" במהירות שבעה קצינים

מאותו הרגע, בשעות אחר הצהריות של יום שישי ועד לשעות הלילה המאוחרות, הצלחנו לאסוף את שבעת הקצינים בעזרתם של אנשי לשכת הימאים ואנשי מדור הצוות של חברות הספנות בחיפה. כמובן קבלנו את עזרת

קציני העיר חיפה והאחראי על הבטחון בחברת "צים" ועוד ועוד גורמים.

האניה הפליגה לבסוף מאשדוד ביום שבת לפנות ערב מצוותת באותם שבעת קצינים ישראליים (כולל ר/ח ו-מ/ר) לסיכום: צריך לראות במקרה ראשון זה התחלה של תהליך שבו אנו מקווים להצליח במשך הזמן: לעלות על מספר רב של אוניות בבעלות ישראלית, מלאה או חלקית. אך סמויה, המפליגות מפה עם צוותים מהעולם השלישי וגזולות מאיתנו את מקור פרנסתנו. הן מפליגות עם מטען ישראלי ליצוא ומייבאות מטען ארצה באמתלות שונות ומשונות שהמכנה המשותף להן הוא רצון חברות ספנות לא להעסיק ימאים ישראלים בגלל העלות הגבוהה.

כמובן גם שנצטרך מצד שני לדרוש מכל אותן חברות ממשלתיות ציבוריות ופרטיות כגון: "נגב סטאר, חברת ים-המלח, אגרסקו ומועצת הפרי לשלם דמי הובלה הוגנים, על מנת שחברות ספנות ישראליות תהיינה מסוגלות לתפעל ולהעסיק ימאים ישראלים על אוניותיהן.





## קביעה מחודשת לגבי הוצאות נסיעה מאילת

הנני מתייחס למכתבו של איגוד הקצינים אלי מיום 15.12.83 ובו תלונה על כי חבי "צים" אינה מקיימת את מסקנות הבורר מיום 24.11.83 בנושא "הוצאות נסיעה מאילת" ובקשתו לקבוע הגדרה מסוימת ולתגובת מנהל אגף הצוות במכתבו אלי מיום 21.12.83.

עלי לחזור ולהבהיר בכתב שאין לבורר סמכות לדון, להגדיר ולקבוע בשום ענין לגבי בוררות לאחר שחתם על מסקנותיו והמציא אותם לצדדים הנוגעים בדבר. אין אני עושה את עבודת הבוררות כמזוות אנשים מלומדה. אני מעריך את המערכת הזאת באשר היא מסייעת ומאפשרת שקט תעשייתי ותורמת להגברת הניהול תקין. הצדדים ומאפשרת ניהול תקין. על כן אני משתדל לנהוג גמישות במסקנותי כאשר הצדדים המתדיינים צריכים להיות חדורי רצון והכרה למלא אחריהם בהתאם לרוח הביורור והמסקנות בעקבותי.

במסקנותי מיום 24.11.83 אמרתי שסעיף קטן 3 בסעיף 5.17 אומר באיזה תנאים יקבל קצין כרטיס לצפון וחזרה. יתכן שמאז ניסוח הסעיף השתנו תנאים מסוימים. על כך צריכים הצדדים לדון ביניהם על ולהגיע להסכם. הבוררות לא היתה על התנאים המשתנים אלא מילוי או אי מילוי הסכם העבודה. אני עמדת להחליט על נוהל בנידון, עד

שהצדדים יגיעו להסכם כזה. מה שנראה היה לי כהסדר זמני עד להסכם הוא:

הקצין שהפליג מאילת באונייה שחוזרת לאילת כעבור 3 שבועות יקבל כרטיס טיסה לצפון וחזרה. אז הודיע מנהל אגף הצוות, שיצג את חברת "צים" בבוררות, שכיום האוניות אינן חוזרות לפני תום הפלגה של 3 שבועות, וזהו פרק הזמן שהתקבל כסביר גם ע"י נציג החברה, וגם ע"י נציג האיגוד.

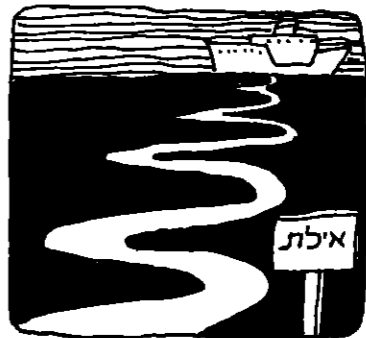
כאמור, ע"מ לאפשר גמישות בתנאים משתנים, מאחר וזה הסדר זמני ובכדי שלא ליצור נקודת "זינוק" (שלושה שבועות) של אחד הצדדים לקראת הסכם קבוע בנדון, לא הכנסתי זאת במסקנות.

לכן עורר אצל פליאה מכתבו של ר/ח א. סבירסקי אלי מיום 21.12.83, בו הוא פותח: "בעקבות יישום פסק הבוררות... אולם בין פסק הבוררות לבין תוכן מכתבו הניל אין כל דמיון. יש בו יותר התעלמות מהמסקנות מאשר מילואן

אין אני מייחס חלילה לר/ח א. סבירסקי כוונות כלשהן, אולם הפירוש שלי את המשפט במסקנות שלי "יש לנהוג כרוחו ולשונו של הסעיף..." הוא תמוה, אולם אין אני תובע את עלבונן של המסקנות.

בעתיד אשתדל להיות במסקנותי יותר ספציפי ובהיר כאשר הגשמתן הן על אחריותם של הצדדים הנוגעים וזאת בהתאם לחוק הבוררות וכוונתו ולשונו של סעיף 8.10 בהסכם העבודה. כאמור לעיל לאחר שסיימתי את הבוררות אין אני רשאי להוסיף או לגרוע מהמסקנות. אני מפנה את תשומת לבכם לנאמר במכתב מה היה בדעתי לפסוק בטרם הודעתו בעת הבירור של מנהל אגף הצוות, על תדירות ביקורן של האוניות באילת.

א. מולק



## ר/ח ומ/ר המועסקים כ"מפקחים זמניים" בחוף יקבלו שכר על פי הסכם העבודה של חטיבתם

בהתאם לבקשת הבורר הראשי, לשמש כבורר במחלוקת בין חברת "צים" לבין איגוד קציני הים בנושא "מפקחים זמניים", זימנתי את הצדדים במשרדי החבל הימי לישראל בתאריך 21.12.83.

השתתפו מטעם "צים": הסמנכ"ל מר ח. צוקר, מטעם האיגוד ר/ח א. מרקוביץ. איגוד הקצינים מסתמך על הסכם עבודה קיבוצי למפקחים מיום 24.7.63 סעיף 6: "ר/ח מ/ר אשר יועסק ע"י החברה בתפקיד של מפקח בחוף, כל עוד לא קיבל קביעות כמפקח, יחשב כר/ח או מ/ר השווה בחוף ונמצא בשירות החברה שלא על האונייה" (סוף ציטוט). ההסכם הוארך והוא לפי דעת האיגוד בתוקף עד היום ועד בכלל.

לאחרונה, נודע לאיגוד שזה מספר שנים שהחברה משלמת לרבי-חובלים ולמכונאים ראשיים היוצאים לחוף לעבודה כמפקחים זמניים שכר של דירוג הסגל, שהוא נמוך מדרגת הקצינים הנמצאים בשירות החברה בחוף, וזה בניגוד להסכם של 1963, ושלא על דעתם ובידיעתם של נציגי האיגוד.

הסמנכ"ל, מר חיים צוקר, מאשר את קיום הסעיף בהסכם 1963 שעליו מסתמכים נציגי האיגוד, אולם על פי גירסתו הסעיף הזה משאיר לר/ח ולמ/ר רק את המעמד המקצועי מלפני ירידתם לחוף ולא את שיטת השכר והתנאים הסוציאליים הצמודים לדרגה.

לטענות הנוספות של נציג החברה אתייחס בעת ניסוח המסקנות. נציג האיגוד מבסס את חומרת הפרת ההסכם ע"י החברה ע"י המשכיות ההפרה הזאת במשך שנים. האיגוד לא ידע על כך והחברה לא הודיעה לו. לחיזוק הטענה מוגש התצהיר של ר/ח י. גרומן, ששימש כמזכיר האיגוד. בעל התצהיר מוכר לי אישית, ואני יודע שהוא דובר אמת. הנהגת איגוד מקצועי, שנתחוויר לה פתאום, שהמעסיק שינה בצורה חד-צדדית בתנאי ההסכם שלא על דעתה ולא בידיעתה וההפרה נמשכת מספר שנים ניכר, והעובדים שהם בעלי רמת אינטליגנציה גבוהה, שתנאי

שכרם הורעו והם לא הביאו לידיעתם של מזכירי האיגוד שלהם, הנהגה שנקלעת למצב כזה אינה נמצאת בעמדה מבוצרת בדרישתה לתיקון המצב רטרואקטיבית.

צריך להגדיר בצורה ברורה את סמכותו ודרך העברת המידע ע"י ועד המפקחים היונק את סמכותו מאיגוד קציני הים. סמנכ"ל חברת "צים", בסיוכומי טענותיו בכתב, כותב שהסעיף בהסכם 1963 האומר שר/ח או מ/ר אשר יועסק ע"י החברה בתפקיד מפקח בחוף יחשב, כל עוד לא קיבל קביעות כמפקח, כר/ח או מ/ר.... שלא על האונייה, בא רק להגדיר את המעמד ולא את השכר. זה פירוש תמוה למדי. לא ניתן להפריד בין התואר והדרגה המקצועית לבין השכר, התנאים הסוציאליים והמקצועיים הצמודים להם, חוץ ממקרים יוצאי דופן.

מר צוקר ממשיך וכותב: "הוראות לגבי שכר חייבות להיות ברורות ומפורשות... אילו זו היתה הכוונה, ניתן היה לכתוב זאת בקלות ובמפורש בהסכם".



בענין זה צודק הסמנכ"ל בהחלט. אילו היתה הכוונה להפריד בין התואר והמעמד של הר/חובלים והמ/ראשים לבין השכר שלהם, ניתן היה לכתוב זאת בהסכם העבודה בצורה ברורה ומאחר ואין כל סימן לכך בהסכם העבודה הרי החברה לא היתה רשאית לעשות זאת.

מר צוקר טוען שועד המפקחים והאיגוד ידעו על הנוהלים בשכר שהונהגו למפקחים עוד לפני מספר שנים. אין לי ספק שמר חיים צוקר, ששמו הולך לפניו בכנותו, מאמין בתום לב שאמנם היה זאת בידיעתם לפחות של חלק מהם אולם מר צוקר לא טיפל אישית בפרטים. הוא מסתמך בין היתר על התכתבות בין אגף כוח אדם אל ראש מינהל ואכ"א וממנו לאגף הטכני וחזרה לאותם הגורמים, ובהתייעצות שבכתב נקבעו השכר, הדרוג של רבי-חובלים והמכונאים הראשיים שעובדים בחוף.

תמוה הדבר שאיגוד הקצינים שבתוכו מאורגנים העובדים שעליהם נסבה ההתכתבות בגין המחלוקת, לא שימש כתובת להתכתבות, אם לצורך חוות דעת או הסכמה כצד להסכם העבודה. לו היה קשר מכתבים כזה היתה נמנעת המחלוקת כיום. מר צוקר חושש שמא יפגעו חלק מהקצינים שעובדים זמנית בחוף, לפי בקשתם מסיבות משפחתיות

לאחרונה, הרחיבה הלשכה הארצית לימאים של שירות התעסוקה ("לשכת הימאים") את פעילותה במתן שירותים לקצינים. הביאו לכך מספר התפתחויות שחלו בשנתיים האחרונות, והנסקרות בעיקרן הלהן:

● **התקנות בדבר ציוות אניות ישראליות בצוות ישראלי**  
תקנות אלה, במסגרת "חוק הספנות", שאושרו לפני כשנה וחצי, מחייבות אניות ישראליות להפליג עם מספר מינימלי של ימאים ישראלים בדרגות מסוימות. כמו כן, מחייבות הן אניה ישראלית השוכרת ימאי זר לתקופה העולה על 30 יום, לקבל "פטור" מהמפקח הימי. המפקח הימי, בטרם יעניק פטור כזה, חייב לבין היתר לברר אם ישנם ימאים ישראלים המתאימים ומוכנים להפלגה בתפקיד הנדון. זאת, על-ידי התייעצות עם מנהל לשכת הימאים.

● **הקפדה מצד אגף הספנות על קיום התקנות, ושיתוף הפעולה בינו לבין לשכת הימאים ואיגוד קציני הים - תוך התחשבות מירבית באינטרס של בעלי האוניות - הביאו לאחרונה להחלפת עשרות קצינים זרים בקצינים ישראליים.**

● **הפניה לעבודה - תיווך עבודה**  
"חוק שירות התעסוקה" שבמסגרתו פועלת לשכת הימאים, מחייב כל מעסיק הזקוק לעובד, וכל פרט הדורש

ואחרות, והחברה נענתה להם מרצונה החופשי. באם תתקבל תביעת האיגוד, עלולה החברה בעתיד לסרב למקרים כאלה. אין מה לחשוש מכך. ידועים לי יחסי האנוש וההתחשבות בצרכי הימאים של חברות הספנות בכלל ושל חברת "צים" בפרט. על כך איני חושב שעקב הכרעה שלא תהיה לפי טעמה של החברה היא תשנה יחסה האנושי

לפנות ללישכת שירות התעסוקה. זיקה זו אינה מחייבת לגבי תפקידי ניהול או תפקידי הדורשים אמון מיוחד. בצי הסוחר הוגדרו הדרגות מקצין שני ומעלה כדרגות ניהול, כלומר אין הלשכה יכולה לחייב מעסיק לקבל לעבודה קצין מסוים. המעסיק יכול להתקשר עם קצין בכיר גם מחוץ ללשכה.

● **אולם היות ובלשכה מתרכז מידע בדבר קצינים הדורשים עבודה ומעסיקים הזקוקים לקצינים, יש בידה להעביר מידע מפורט בין הצדדים, להפעיל את שירותיה הטובים ולשכנע.**  
צמצום מספר האוניות ומקומות העבודה בצי-כתוצאה ממכירת אוניות בשל השפל בספנות או עקב והחלפת אניות ישנות בחדשות הביא להפלטות קצינים מחברותיהם, לעצירת הקידום, ובמקרים של קצינים שהיו תקופות ארוכות מחוץ למערכת - לקשיים בהקלטותם מחדש. לשכת הימאים עזרה לרבים מהם למצוא מקומות עבודה באוניות הצי.

● **רישום ימי אבטלה**  
מזה כשנה וחצי רושמת לשכת הימאים "ימי אבטלה" לימאים הרשומים כדורשי עבודה, כשאין בידה לספק להם עבודה מתאימה. עבודה מתאימה בהקשר שלנו, היא עבודה במקצועו וקבוצת הדרגה של הקצין - בצוות להפלגה, צוות חוף או מתן ימי ביבשה.

● **ימאי הדורש רישום "ימי אבטלה" חייב להיות רשום בלשכה ולהתייצב פעמיים**

למקרים בעייתיים.  
**החלטה**  
א. החל מ-1 לינואר 1984 יש לנהוג ברביי-חובלים והמכונאים הראשיים המועסקים ע"י החברה זמנית כמפקחים בחוף, בהתאם לסעיפים המתאימים בהסכם הקיבוצי המיוחד לרבי-חובלים ומכונאים-ראשיים 1983-4 העובדים בחוף.

## שירותים לקציני-ים בלשכה הארצית לימאים

מאת: אהרון מיכאלי, מנהל הלשכה הארצית לימאים.

בשבוע (ימים ב' ו-ה') במשרדה בחיפה או באחת משש השלוחות שלה ברחבי הארץ. אם אין באפשרות לשכת הימאים להציע לו עבודה מתאימה, כאמור לעיל, תרשום לו אבטלה. בסוף החודש מקבל הימאי אישור על "ימי אבטלה" שאושרו לו, ועם אישור זה הוא פונה למוסד

לביטוח לאומי לשם הסדרת התשלום של "דמי אבטלה". במסגרת מאמר זה אין מקום לפירוט התנאים לרישום ולקבלת דמי אבטלה. פרטים ניתן לקבל בלשכת הימאים ובמוסד לביטוח לאומי.

### גדוטיים בע"מ

מיכליות לכימיקלים

רח' שלום עליכם 22, ת"א 61030  
ת.ד. 3196 • טלפון: 286262  
מברקים: גדוטיים תל-אביב  
טל קס: 03-41328

### GADOT-YAM Ltd.

CHEMICAL TANKERS

22 Shalom Aleichem St.,  
Tel Aviv, Israel  
P.O.B. 3196 Tel.: 286262  
Cables: Gadotyam Tel Aviv  
Telex: 03-41328

# מדור בולים עם אוניות לזכרו של רב חובל אמנון שטרנברג במוזיאון הימי-הלאומי

פרידה מחבר ימאי



לך אכתוב מכתב אישי, הוא לא תודה ולא הלל. סתם כך פשוט, ענין רגשי שמן הלב פוחל. עברו לילות, חלפו ימים, הגיעה עת פרידה. אם גם היינו חברים, נשארתי לי חידה. תמיד אזכור, איכה יחדיו עשינו משמרות. ואיך אתה באפילה הדלקת לי אורות. שני אנשים, שני עולמות, על גשר צר אחד. לרגע את ליבם פותחים ושוכח הולכים לבד.....

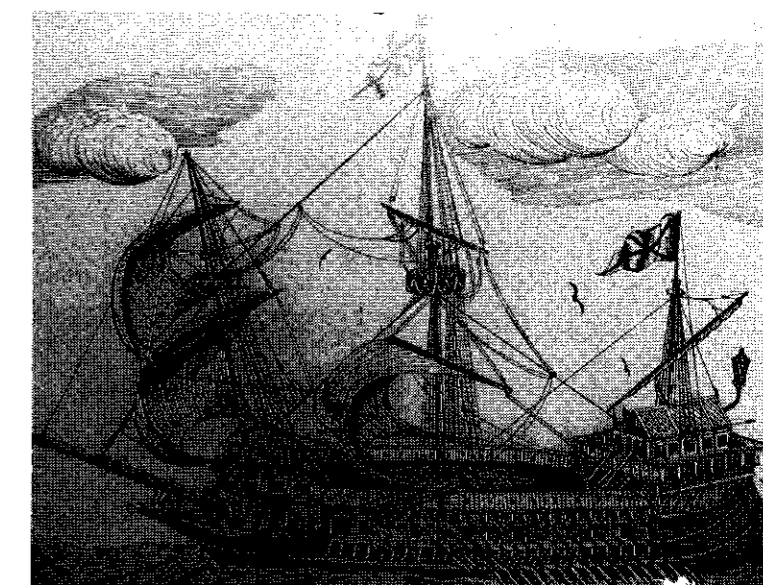
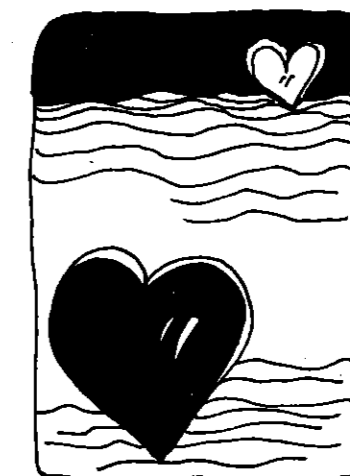
## שיר במלחמה

עוד אחד נפל, עוד קרבן נגמל מצרות החיים, ומשאיר אחריו אשה וילדים

אריה מרמרי

אני חושב, איך יכול להמשך מצב בו נופלים כובות סרק, מתים בא לזעוק אלהים? כמה עוד נראה הרוגים?

גל מרמרי (בנו של קצין-ים)



צייר: חובל ראשון ויקטור זירנו

השיר מוקדש לזכרו של רח/אמנון שטרנברג ז"ל שנרצח על אוניית המכולות יצים קליפורניה" בנמל פיראוס, יוון, בחודש כסלו, בשנת תשמ"א והמסר... שאינו נקלט עדין... בתודעתנו !!!

## מסר... הקורבן...

גופתך, הנה נגורת... במורד הכבש... כבש האוניה, הנוטה כלפי רציף... רגליך, עוטות הגרב... טופחות ללא רגש... על כל מדרגה ומדרגה... והמעקה מסביב... לראשך, כיסוי של שק... המסתיר מקום הפצע... המקום בו חבט... הרוצח אלתו... את מכת הזדון ורשע... שניתקה לפתע... עולמו של אדם, משפחתו... ובני ביתו... זה היה בחנוכה... חג אורים, חשמונאים... בו גברו המכבים... על יוון העתיקה... זה קרה — כן בנמל... נמל של יוונים... היווני היכה בכח... על עולמך... גור שתיקה... לא יאמן, אומרים, אומרים הכל... כרגש... מי שהכירך היטב... אף לא חלם... איש מדון, לא היית!! ומתיגרה חמקת כמו... אש... כאשר החיך הנצחי על שפתך... שנדם... איש נחבא... היית, המחפש שקט ושלוה... עליות... ירדות... בחיך... כלאה, ככל שניתן... אך מותך... הרעיש עולמות, תרועה וזעקה... פגע בך, רוצח... זה כרוך!! לא מוכן... בן-בליעל, פתח הדלת... נכנס פנימה... ונעלם... הגזלן, ניסה כל דלת... זאת למדנו מאוחר... אולי... הופתע מתגובתך... לא נדע לעולם... את חיך נטל... לא ידענו... לא חשנו... דבר... למדנו גם זאת לדעת... איך לחיינו כטחונות... עמלק ניסה לא פעם... מטרתו ברורה לכל... עיננו הפקוחה... היא של זוג עינים רדומות... מה לנו נשק יעזור...? התיסכול... כה גדול... לא למדנו להכיר... את מסר הקורבן... לא חידשנו דבר... לקדם פני אויב... היטלנו כרגיל... על צוות עייף וספקן... עם... התפילה לאלוהים... והתקוה בלב... שקורבנך, יהיה בודד ויחיד... מי יתן... שלא נראה עוד מחזות פלצות... וחרדה... שרגלינו תדרוכנה על כבש... כביטחה... אמן... תרומתך... תעמוד מנגד עיננו... תמיד!! למיגור כל סכנה...

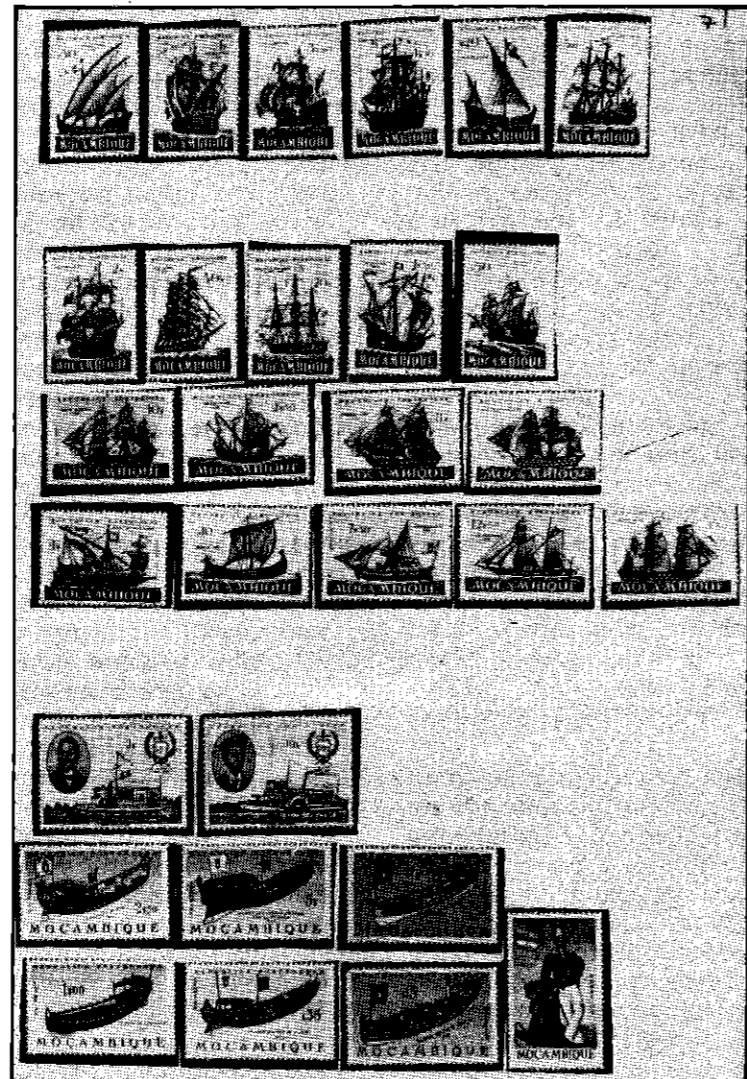
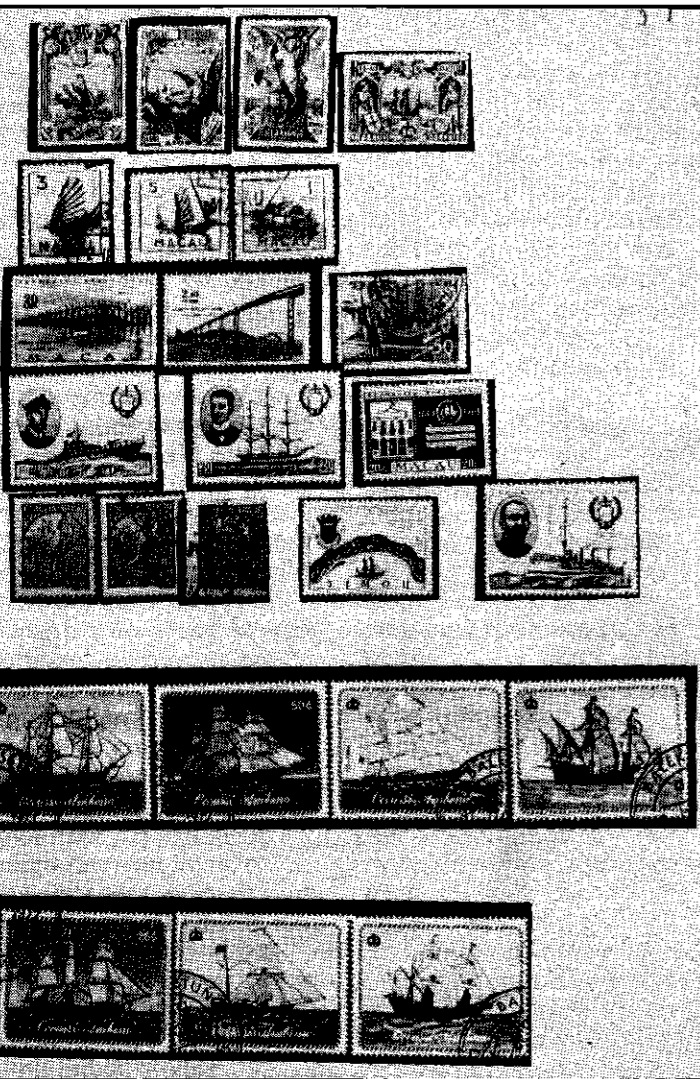
מ/ר מיכאל קרחי

המוזיאון הימי הלאומי חנך בדצמבר 1982 מדור לבולאות ימית, על שם רב-חובל אמנון שטרנברג ז"ל. האוסף המכיל 5398 בולים עם אוניות מ-94 ארצות, מן המחצית השניה של המאה ה-19 עד ימינו, מהווה נכס חשוב למוזיאון ומעשיר באופן משמעותי את אוצרותיו. רב-חובל אמנון שטרנברג, זכרונו לברכה, נולד ב-1929 בנשר, ליד חיפה. משחר נעוריו גילה קשר אמיץ לים, והיה לרב-חובל

הצעיר ביותר בצי הסוחר הישראלי. כבר בגיל 28 קיבל פיקוד על האוניה "עתלית". הוא ראה בימאות לא רק מקצוע אלא יעוד. היה בעל ספריה עניפה בכל שטחי הימאות וההיסטוריה הימית, ומגיל הנעורים טיפח את תחביבו העיקרי — איסוף בולים ימיים. ב-8 בדצמבר 1980, בגיל 51, נספה רב חובל שטרנברג באופן טראגי על אנית "יצים" קליפורניה", בעת שקיבל את הפיקוד עליה בנמל פיראוס.

רב-חובל שטרנברג היה קשור קשר הדוק עם המוזיאון הימי, ואף תרם שני דגמי אניות וגביע זיכרון מכסף. גביע זה הוגש לו כפרס על ידי לשכת המסחר של מילוקי, ארה"ב, כאשר הגיע ראשון לעיר זו, דרך נתיב סנט-לורנס באוניה "הדר", בתחרות שנערכה ב-1965. אלמנתו, גבי רות שטרנברג, גיורת ילידת תאילנד, בת לאב יהודי מאיטליה ולאם בורמוזית, נישאה לאמנון בתאילנד בשנת 1969. היא הייתה מלווה נאמנה

לבעלה במסעותיו בעולם, ואף נתפסה לתחביבו של איסוף בולים. גבי שטרנברג עם שלושת הילדים — עליזה, אופיר וסיגל — החליטו לתרום למוזיאון הימי אוסף מרהיב זה. לאות הוקרה על תרומה נדירה זו הוחלט להנציח את זכרו של רב-חובל אמנון שטרנברג על-ידי הקמת מדור בולאי שישא את שמו.

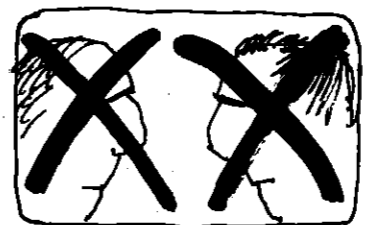


# משא ומתן – לשאת ולתת על הסכם מבלי לוותר!

תוצאה או לא תוצאה, עובדה היא שאתה נושא-זנותן. משא ומתן הוא עובדת חיים. אתה מתדיין עם המעביד שלך על העלאת שכר. אתה מנסה להסכים עם אדם זר על מחיר שתשלם תמורת הבית שלו. שני פרקליטים מנסים ליישב תביעה משפטית כתוצאה מתאונת רכב. קבוצה של חברות נפט מתכנתת מבצע משותף לחיפוש נפט מתחת לפני הים. פקיד עיריה נפגש עם מנהיגי איגוד מקצועי כדי למנוע שביעה, מזכיר המדינה של ארה"ב יושב ביחד עם מקבילו הסובייטי כדי להשיג הסכם על הגבלת הנשק הגרעיני, כל אלה הן דוגמאות למשא-ומתן. ההודמנויות המחייבות משא ומתן הולכות ומתרבות: סכסוכים הם תעשייה הולכת וגדלה מיום ליום. כל אדם רוצה להשתתף בהחלטות ולהשפיע עליהן, פחות ופחות אנשים מוכנים לקבל החלטות הנובעות מתכתיב של מישהו אחר. אנשים חלוקים בדעותיהם, והם משתמשים במשא ומתן כדי לטפל בחילוקי הדעות שביניהם. רוב החלטות בעסקים, בממשל או במשפחה מושגות באמצעות משא ומתן. אפילו כאשר אנשים פונים לערכאות, כמעט תמיד הם מקדימים למשפט התדיינות על הסדר. משא ומתן נערך אפוא מדי יום ביומו, ואף על פי כן לא קל לנהל אותו בהצלחה. אסטרטגיות סטנדרטיות למשא ומתן גורמות לעתים קרובות למורת רוח, שחיקה, או ניכור – ולרוב גם לצירוף של כל השלושה.

**תפישה**  
הבנת החשיבה של הצד השני איננה רק פעילות מועילה שתעזור לך, לפתור את הבעיה שלך. הבעיה היא החשיבה שלהם. בין שאתה עורך עסקה ובין שאתה מיישב מחלוקת, השוני בין החשיבה שלך והחשיבה של האנשים בצד השני הוא המגדיר את חילוקי-הדעות. כאשר שני אנשים מתקוטטים, הם מתקוטטים על-פירוב על חפץ – למשל שניים אחוזים בטלית – או על מאורע – כל אחד טוען שהאיש השני היה אשם בגרימת התאונה. הוא האמור בקטטות בין אומות. מרוקו ואלג'יר מתקוטטות על שטח מסויים בסהרה המערבית; הודו ופקיסטן מתקוטטות בקשר לפצצות הגרעיניות שכל אחת מפתחת. בנסיבות כאלה אנשים נוטים להניח כי מה שדרוש להם הוא לדעת יותר על החפץ או על המאורע. הם בודקים את הטלית או שהם מודדים את סימני הבלמים במקום התאונה. הם חוקרים את סהרה המערבית או פיתוח הנשק הגרעיני בהודו ובפקיסטן.

אבל יסוד הסכסוך אינו נעוץ במציאות האובייקטיבית, אלא בראשיה של בני-אדם. האמת היא רק עוד טיעון אחד – אולי טיעון טוב, אולי טיעון גרוע – לצורך הטיפול בחילוקי-הדעות. חילוקי-הדעות עצמם קיימים משום שהם קיימים בחשיבה של הצדדים. פחדים, אפילו אם הם נטולי-יסוד, הם פחדים אמיתיים, ויש לטפל בהם. תקוות, אפילו אם אינן מציאותיות, עלולות לחולל מלחמה. עובדות, אפילו אם הן מבוססות, אולי לא יסייעו בכלל לפתור את הבעיה. שני הצדדים יכולים להסכים שאחד מהם איבד את הטלית והשני מצא אותה, ואף-על-פי-כן כל אחד מהם יתבע אותה לעצמו. אפשר שבסופו של דבר יתברר כי הגורם לתאונה היה פיצוץ בצמיג שנשע 50,243 קילומטרים, אבל הצדדים יוסיפו להתווכח מי ישלם את הנזק. כל פרטי ההיסטוריה והגיאוגרפיה של סהרה המערבית, אפילו יחקרו ויתועדו ביסודיות שאין למעלה ממנה, לא יועילו כהוא זה לפתורנה של מחלוקת טריטוריאלית מן הסוג האמור. שום מחקר שיקבע מי פיתח נשק גרעיני, איזה נשק גרעיני ומתי, לא יפתור את הסכסוך בין הודו ופקיסטן.



ככל שמחקר המציאות האובייקטיבית יכול להביא תועלת, הבעה של משא-ומתן נעוצה בסופו של דבר במציאות כפי שכל צד רואה אותה, והמציאות הזאת, הסובייקטיבית, היא גם הפותחת את הדרך אל הפתרון.

**היכנס לנעליו של השני.** ראיית העולם שלך תלויה במקום שבו אתה יושב. אנשים נוטים לראות מה שהם רוצים לראות. בהתייבנם מול מיצבור של מידע מפורט הם נוטים לבחור ולהתמקד באותן עובדות המאשרות את תפישותיהם הקודמות ולהתעלם מן העובדות המעמידות את השקפותיהם בסימן-שאלה או לתת לעובדות אלה פירוש לא נכון. כל צד במשא-ומתן יכול לראות רק את צד הזכות של הטיעון שלו, ורק את הפגמים בטיעון של הצד השני.

הדבר הזה אינו מחיר שאתה משלם בעד הכנת נקודת המבט שלהם, זהו יתרון. הדבר הזה מאפשר לך לצמצם את שטח הסכסוך, וגם מסייע לך לקדם את האינטרס העצמי שלך.

**אל תלמד מהפחדים שלך על כוונותיו של הצד השני.** אנשים נוטים להניח כי הצד השני מתכוון לעשות כל דבר שהם חוששים מפניו. קל מאוד להתרגל לפרש בצורה הגרועה ביותר כל דבר שהצד השני אומר או עושה. פירוש חשדני צומח לעיתים קרובות, באופן טבעי, מתוך התפישות הקיימות בלבו של המפרש. יתר-על-כן, פירוש כזה נראה כבר "בטוח", מה גם שהוא חושף בפני הצד השני את כל רועי-הלב של הצד השני. אומרים או עושים, סופו לשלם מחיר. המחיר הזה הוא זלזול ברעיונות חדשים בכיוון של הסכם, והתעלמות משינויים דקים בעמדות או דחיה של שינויים כאלה.

**אל תאשים את הצד השני בבעיה שלך.** יש פיתוי רב להטיל על הצד השני את האחריות לבעיה שלך. קל להיתפש לשיטה של האשמה, במיוחד כאשר אתה מרגיש שהאחריות מוטלת באמת על הצד השני. אבל אפילו אם האשמה מוצדקת, עדיין יש בה בדרך כלל כדי להציב תוצאות שליליות. לאחר שתקפת את הצד השני, הוא יחוש צורך להתגונן ויתנגד למה שאתה אומר. האנשים בצד השני יפסיקו להקשיב, או שהם ישיבו מלחמה ויתקפו אותך. הטחת אשמות גורמת לסיבוך קשה של האנשים עם הבעיה.

**על שני הצדדים לדון במשותף בתפישות של כל אחד מהם.** דרך אחרת לטפל בתפישות חלוקות היא לבטא אותן במפורש ולדון בהן עם הצד השני. כל עוד תעשו זאת בכנות וביושר, מבלי שכל צד יאשים את הצד השני בבעיה כפי שהוא רואה אותה, דיון כזה יוכל לספק את ההבנה הדרושה לאנשים בצד השני, כדי להתייחס אל דבריך ברצינות, ולהיפך.

תופעה שכיהה במשא-ומתן היא ראיית הבעיות של הצד השני, שלפי תפישתך אינן עומדות למכשול בפני הסכם, כבעיות "לא חשובות". היפוכו של דבר, מתן ביטוי רם ומשכנע לדברים שישבו קורת-רוח לאנשים בצד השני, מבלי שזיקו לך עצמך, היא אחת ההשקעות הטובות ביותר שאתה יכול לבצע כנושא-זנותן.

הביאה לדפוס: אורנה

## מזל-טוב

הולדת בן או בת

מרקוביץ זאב  
שירן אלי  
אלחנן ארמונד  
קרויטורו יעקב  
אורן אלישע  
סוננט שלמה

4/4 - בת  
1/4 - בת  
2/4 - בן  
חשמלאי - בת  
מ/ר - בת  
חשמלאי - בת

**בר מצוה - בת מצווה**

בלס זאב מ/ר (בת)  
בראון נתן קצין (בן)

נשואין

סלומון אריה מ/ר (בן)  
אזולאי רפאל מ/ר  
קסולין יוסף מ/ר

## MAN

בית האפנה לגבר

MEN'S FASHION

**אל קציני הים. בזה אנו להודיעכם שיש באפשרותכם לקבל את חליפת המדים גם ברשת חנויות מן בחיפה**

מן איזק בע"מ

MAN IZSAK LTD.

רחוב הרצל 27, חיפה 33503  
Tel. 66 29 07

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

M/V "DHALIT" — א/מ דלית  
M/V GEN. M. MAKLEFF — א.מ. ר/א מ. מקלף

ל.מ.ב. חברה להובלת מחצבים  
בצובר בע"מ

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

M/V "ARNON" — א/מ ארנון  
מפעילי אניות בשירות הספנות הישראלית

104, Haatzmaut Road, Haifa  
P.O.B. 74  
Telephone: 53 32 61  
Telex: 46663, 46714, 46867

חיפה, דרך העצמאות 104  
ת.ד. 74  
טלפון: 53 32 61  
טלסק: 46663, 46714, 46867



**שירותי טנקרים בע"מ**

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

**מנהלי ספנות עבור:**

פז — חב' נפט בע"מ, זלק —  
חברת הדלק הישראלית בע"מ, סונול ישראל בע"מ,  
בתי זיקוק לנפט בע"מ, נתיבי נפט בע"מ,  
חב' החשמל לישראל בע"מ