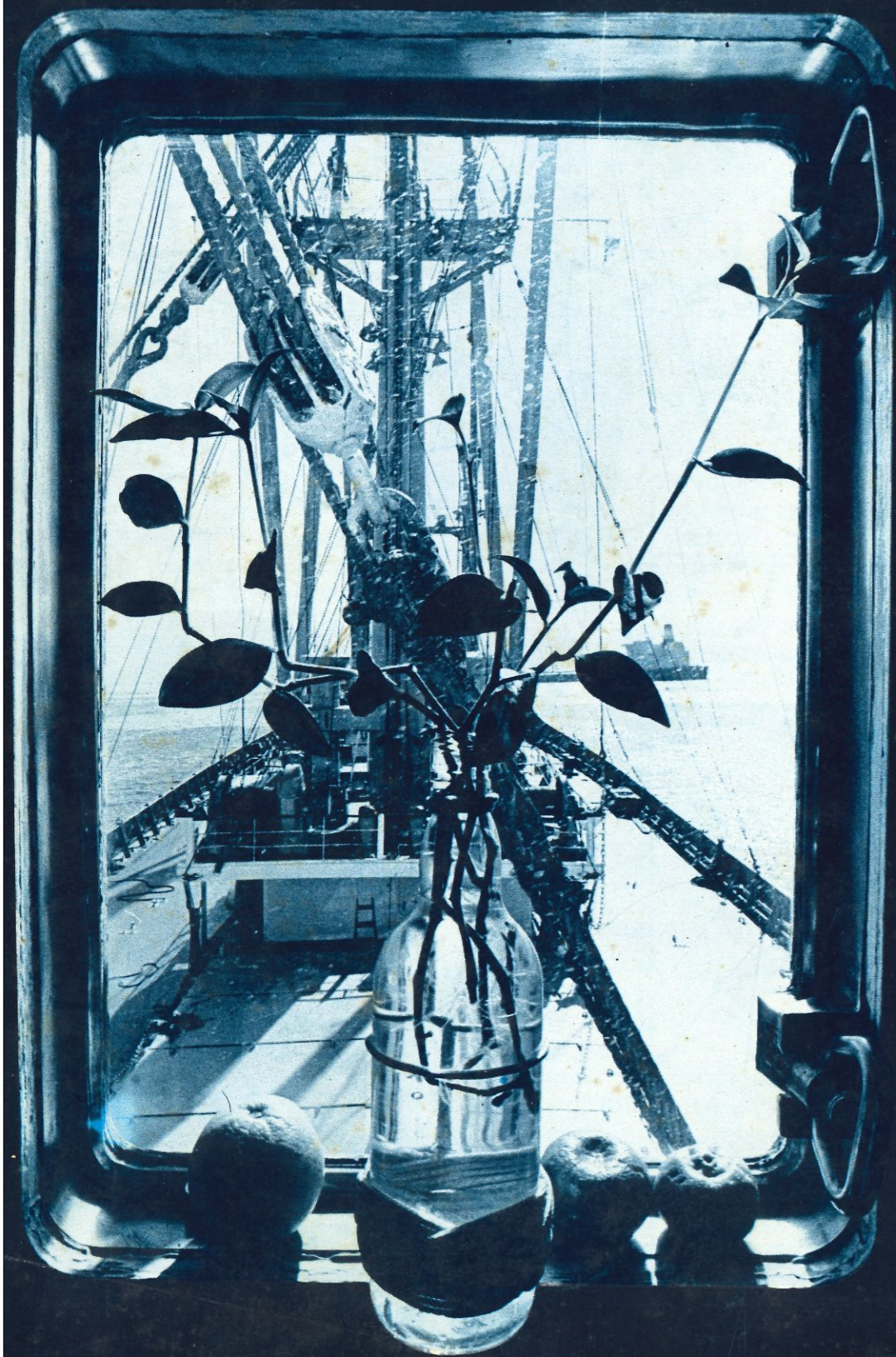


# קצין הים הישראלי בטאון



אוגוסט 1980  
אב תש"מ

גליון מס' 13

בגליון זה:

- קטעים מחוזה עבודה חדש
- תכניות הפנסיה מהן?
- ראיון מיוחד עם תא"ל (מיל.) שבתאי לוי
- פסח בתעלת סואץ
- סערות טרופיות מדור בטיחות
- הטור המשפטי של עו"ד ישראל גיל
- סיפורה של חברה — גדות-ים
- על פני שבעת הימים
- אני סבור ש... זוטות

# מכולה סובבת עולם

מחפה, מאשדוד ומאילת מפליגות אניות המכולה של "צים" לנמלי היס-התיכון, אירופה, לארצות-הברית ולקנדה, לדרום-אמריקה, ליפן ולנמלי המזרח הרחוק, לאוסטרליה, לניו-זילנד ולאפריקה.

הגשר היבשתי של "צים" אילת-אשדוד, סוגר את המעגל. לצים שרות מקיף סובב עולם.



צים חברת השיט הישראלית בע"מ

גליון 12 במאמר „דגל זר לעומת דרכון זר“ המתביישים לחתום את שמש על פרי עטם?

פעם חשבו שלכתוב שירים זהו „ענין לנשים“. המציאות מוכיחה שגדולי המשוררים היהודים (החל מחיים נחמן ביאליק דרך שלונסקי וכלה ביהודה עמיחי) ה„קריירה“ שלהם התחילה בכתיבה לעלונים ולבטאונים מסוג „בטאון קצין הים הישראלי“.

איך נאמר במחזמר „כנר על ה-גג“? — „זה אולי לא כבוד גדול אבל גם לא בושה...“.

**משמחת אותנו עובדה אחרת, המוצאת את ביטוייה בגליון זה: השתתפות אקטיבית של נשי קציני נים בבטאון.**

**סוזי לובנהיים**, „פרצה את הד-ר“ ברשימתה המלבבת ואנו קור-אים לשאר נשי הקצינים: **לכו ב-עקבותיה!** השתתפותן בהפלגה מעניינת — **כתבו לנו על כך! יש לכן בעיה המטרידה אותכן? — נשמח לשמוע עליה.**

אנו בהחלט רוצים להפוך בטאון זה לבטאון של משפחת הקצין וזו הסיבה שבניגוד לשנים קודמות לא הבעל מקבל את הבטאון באוניה (ולא תמיד זכר להביאו הביתה) אלא הבטאון נשלח הביתה כדי ש-הבעל, האשה והילדים יקראו בו ואף יוכלו לכתוב אליו.

חידוש נוסף בבטאון זה (וגם הוא משתלב עם כוונתנו המוצהרת להפכו לבטאון משפחתי) הוא פיר-סום קבוע של תשבץ ימי. את התשבץ רשאים למלא לא רק הקצינים עצמם אלא גם נשיהם ו-ילדיהם.

זאת ועוד: בין הפותרים נכונה נגריל 3 פרסי ספרים.

אנו חוזרים ומזכירים לחברים כי תחרות הצילומים נושאת הפר-סים נמשכת.

חברים המעוניינים ליטול חלק בתחרות זו מתבקשים לשלוח לנו בהקדם צילומים בכל הנושאים ה-ימיים.

הפעם אנו מפרסמים את צילומי של ר/ח עקיבא הופמן.

## מעל הגשר

הנה מתזיקים אתם בידכם את גליון מס' 13 של „בטאון קצין הים הישראלי“. אלו המאמינים באמר-נות תפלות סבורים שמספר 13 הוא מספר המביא מזל רע (זוכרים את בתי-המלון הגדולים בהם אין... קומה 13?). מאידך, אחרים סבו-רים שזהו דוקא מספר המביא עי-מו בשורות טובות.

כך או כך — ומבלי לפסוק מס-מרות בסוגיה סבוכה זו — אנו מקוים שגליון מס' 13 יהנה אות-כם, יוסיף לכם מידע על הנעשה באיגוד ובעולם הספנות וימלא את היעוד שהצבנו לעצמנו (ועליו הר-חבנו את הדיבור בגליונו הקודם, הראשון לאחר המועצה): **הידוק הקשר בין החברים המפליגים בכל קצווי תבל, בינם לבין עצמם ובינם לבין המזכירות.**

„מעל הגשר“ של הגליון הקודם, כתבנו: „המשכיותו והופעתו הס-דירה של בטאון איגוד קציני-הים תלויה בחברי האיגוד עצמם. רק אם יהיה לנו היזון חוזר („פיד באק“) של חומר שהתפרסם, רק אם אתם תכתבו רשימות, מאמ-רים, סיפורים, שירים, תשלחו לנו צילומים מעניינים או קריקטורות — רק אז נוכל להתמיד בהופעתו הסדירה של הבטאון“.

**אנו שמחים לציין שקריאתנו זו לא נפלה על אוזניים-ערלות.** בגליון זה תוכלו לקרוא 4 שירים של קצין ימי מאונית תפזורת וכן כתבה מצולמת על „סדר פסח“ ב-אוניה „אשכול“ שנכתבה ע"י... אשת ימאי.

זה מעודד אותנו אבל לא מספק אותנו. כמות החומר המוזרמת מ-החברים באוניות היא עדין דלילה ואנו היינו רוצים שהיא תהיה סמיכה יותר...

אז איפה אתם המושכים בעטו?

נחזור לנושא השירים. החבר ש-שלח לנו את השירים ביקש לפרס-ם בעילום שם. אנו מכבדים את רצונו, אבל יחד עם זאת תמהים: מדוע ישנם חברים (כך היה גם ב-



## בטאון קצין-הים הישראלי

**בהוצאת האיגוד הארצי לקציני-ים**

חיפה, רח' הפרסים 22  
ת.ד. 9512  
טלפון: 04-512231-2  
מברקים: איסופגרם

## The Israeli Sea-Officer Union

ISRAEL,  
HAIFA, 22, HAPARSIM ST.  
P.O.B. 9512  
TEL. 04-512231-2  
TELEGRAM: ISSOFFGRAM

אוגוסט 1980  
אב תש"מ  
גליון מס' 13

**המערכת:  
זאב בלס  
גיא גילרון  
ישעיהו גרומן  
יוסף פניני**

צילום השער: באדיבותו של ר/ח עקיבא הופמן.

**עיצוב ועריכה גרפית:  
סטודיו דף, חיפה  
סדר: דפוס אבני**



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

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

חיפה, ת.ד. 33448 — טלפון: 04-66 61 38  
מברקים: "PALAM"  
טלקס: 46603

בעלי האניות "החלוץ 2"  
"דרור 2"  
"פלמח 2" (צים סידיני)

**THE TRADERS & SHIPPERS LTD.**

## סחר וספנות בע"מ

סוכני אוניות

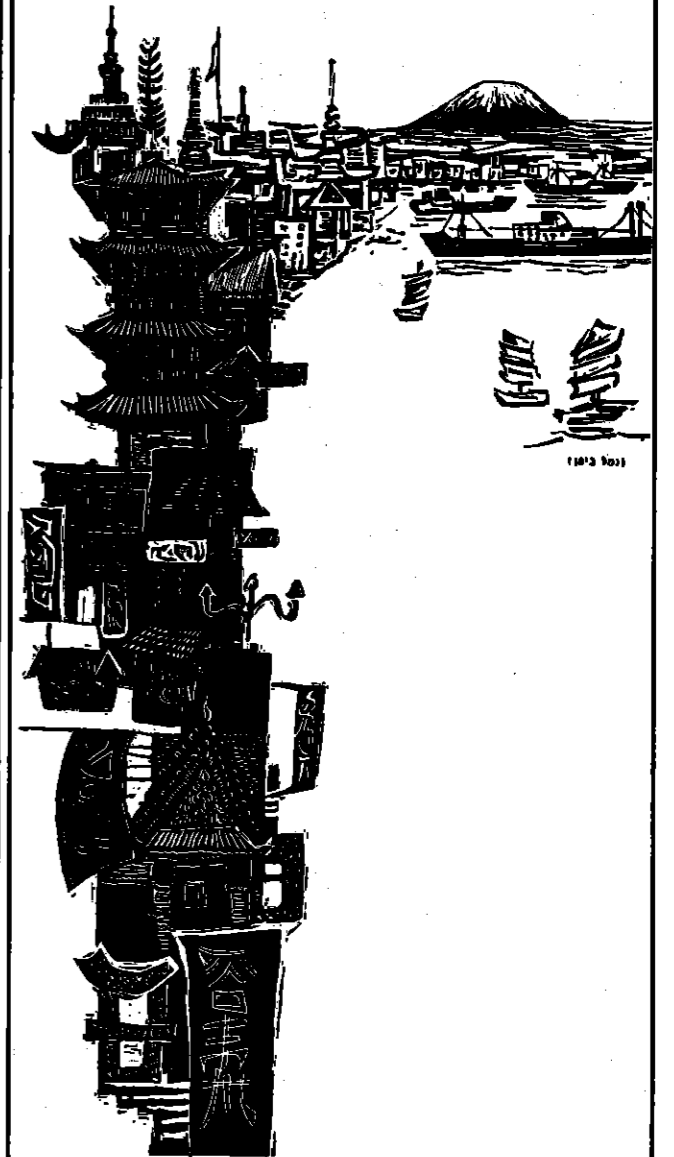
נוסד 1941



דרך העצמאות 43, חיפה 31033  
ת.ד. 33765 — טל' 04-66 79 13 (3 קוים)  
מברקים: "SHIPPERS" טלקס. 46824 (אנגלי)

סניף אשדוד:

שטח הנמל, ביתן 1, חדר 5 טלפון: 055-22041  
טלקס: 31825 (אנגלי) • מברקים: "SHIPPERS"



**מטענים בצובר  
לכל נמל ברחבי תבל**



**בשרות הכלכלה הישראלית**

**אניות משא**

**אלי-ים**

# דו"ח המזכירות

## ● חוזה עבודה

חוזה העבודה לשנת 80/81 נחתם בשעה טובה ב-15.5.80.

תקופת המשא ומתן נמשכה כ- חודשיים וחצי והיו לה עליות וירידות כזו כזו כאשר הצדדים מעלים את תביעותיהם וטענותיהם תוך עקרון של שמירת ההפרשיות הכספית בדרגות השונות בין הקצינים לדרגותיהם רבין הדרוגים לדרגותיהם.

תודת איגוד הקצינים נתונה לח' ישראל קיסר, ראש האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות שברוב חוכמתו ותבונתו הצליח לגשר בין העמדות השונות ולהרגיע את הרוחות בעת שאלה סערו.

בנושא הכספי היה רצון כן של שני האיגודים ללכת לקראת החברות מתוך הבנה שהמצב בספנות נמצא בשפל, אך האיגודים הבינו שמצב שפל בספנות כולל את כל ה- מגורים בספנות — עובדי ים ועובדי חוף.

חברת "צים" חשבה כנראה אחרת ואצלה הכוונה שפל התיחס ל- ימאים ואוניות בלבד והיא שילמה תוספות מפליגות לעובדי החוף וב- עיקר לדרג המנהלי, תוספות שגרמו להתמרמרות מזכירי האיגודים ש- ישבו במשא ומתן והתוצאה היתה עליה בהישג הכספי מעל גבולות ש- אליהם היינו מוכנים להם לפני כן. האיגוד יוסיף לעקוב אחרי רמת המשכורות הפנויה של עובדי החוף בחברות הספנות ויעמוד על המשמר שהפער בין המשכורות הפנויות של הימאים לבין עובדי החוף ישמר ר-

2 לא יקטן.

## ● שיפור השכר

בכסף ישראלי נמצאה נוסחה ל- נקודת זינוק חדשה ונסיון לשמירת הערך הריאלי של השכר לאורך כל השנה. בכסף זר הושגה תוספת של 20% על שכר הים. תוספת זאת ירדה ל-16% לכל הקצינים והימאים כ- אשר 4% הנותרים ישולמו כתוספת טור "ד" לאוניות שבהן השכר היה נמוך ביותר והוא כולל את אוניות התפאורת והאוניות הקונבנציונליות, כך שכיום אין קצין שאין לו תוספת טור.

## ● תקן חסר

עודכנו התעריפים החדשים ותקן חסר ישולם על כל מקרה שבו חסר קצין באוניה.

## ● לינה וכלכלה

עודכנו תעריפים חדשים לכלכלה. בטוחים

כל ימאי מבוטח החל מחוזה זה בבטוח תאוונות אישיות על סך של 500,000 ל"י, ועל סך 180,000 ל"י בבטוח חיים על (חו"ח) מות שאינו מכוסה בפוליסה של תאוונות אישיות.

איגוד הקצינים שמשמש כשומר זכויות הצוערים מנסה להשיג זכר- יות שוות לצוערים לגבי הבטוחים השונים.

## ● הוצאות נסיעה

נקבעו תעריפים חדשים שיעודכנו מדי שלושה חודשים.

## ● תנאים במבדוק

נמצאה נוסחה מתאימה לקביעת מינימום התנאים הדרושים לחיים סדירים בעת שהות האוניה במבדוק. ההחלטה באם אין או יש תנאי אים מתאימים היא בהתאם להחלטת רב החובל בהתייעצות עם המי- כונאי הראשי, והם הם שחליטו על העברת הצוות כולו או חלקו ללינה בבית מלון ועל ארוחות באוניה או מחוצה לה.

## ● נסיעות בנמלי חו"ל

באם האוניה נמצאת בחו"ל ב- מקומות שבהם אין תחבורה ציבר- רית סדירה תשתדלנה החברות ל- ספק לצוות תחבורה העירה וחזרה וזאת במידת הסבירות לתנאי ה- מקום.

## ● הובלת הפחם

אנרגיה רבה הושקעה על ידינו בנושא הפחם שכללה פירסומים, מסיבות עתונאים והופעה בפני ועדת הכלכלה של הכנסת. כנראה שכתוצאה מיוזמה זו הושג הסיכום שכ-80% מההובלה יהיה על ידי אוניות ישראליות בצוות ישראלי, ואילו 20% על ידי זרים. היקף ה- פרוייקט הוא ענקי וזאת תוכלו ל- הבין מדברי שר התחבורה בטקס פתיחת נמל חדרה (ראה להלן).

## ● עלון

מידי חודש מתפרסם עלון שמר פץ לאוניות שבו אנו מספרים על בעיות שנפתרו כדי שלא תישננה וכן על הפעילות השוטפת של המזכירות.

אנו מבקשים את שיתופכם ה- מלא בתגובות והשגותיכם לגבי ה- נושאים האמורים ונתיחס אליהם במלוא הרצינות.

## ● ערב מפגש לקצינים

התקיימו עד היום שני "ערבי יין וגבינות" לקצינים, האחד בינואר ר- השני במאי. ערבים אלה נערכו ב- מועדון התיאטרון החיפני והיו מוצ- לחים מאד וזאת לפי תגובות החב- רים שהשתתפו בהם. הערב הבא יתקיים לקראת החודשים דצמבר- ינואר והפרסומים יהיו כבעבר באג- פי הצוות של חברות הספנות ובע- לונים המופצים לאוניות. עקבו אח- רי פרסומים אלה ותהנו גם אתם מחוויה יפה זאת.

## ● תקוני חוק ימאים

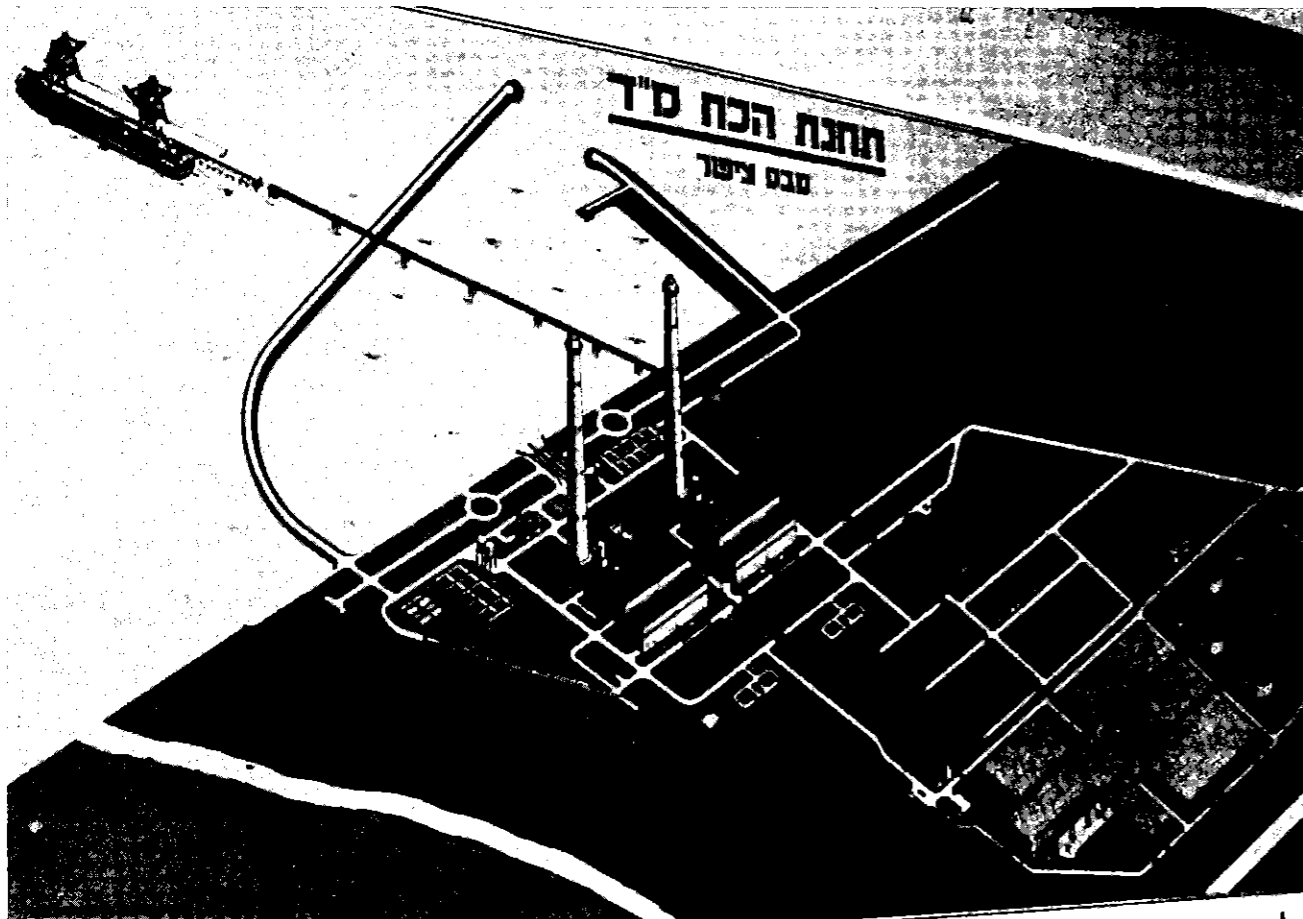
המאבק הבא הוא בתחום החקי- קה וזאת בשל הרצון של משרד ה-

תחבורה להגיש מחדש את תיקוני חוק הספנות שחלקם יצמצמו את אפשרות המאבק שלנו ואילו חלק אחר של התיקונים בנושא המשמעת חלקו מקובל עלינו וחלקו לא ונש- תדל שיתקבלו התיקונים הראויים והטובים.

לסיום אני פונה לרבי-החובלים: חוק הספנות נתן בידיכם אפשרויות שפיטה. השתמשו בו בתבונה, ביר- שר וללא משוא-פנים, אך השתמשו בו. כי אנו נתקלים בעשרות תלונות המועברות למפקח שעל דעתו ועל דעת כולם היתה זאת חובתו של ה- רבי-חובל לשפוט ולפסוק בנושא ר- העברה למפקח היא כתוצאה מחו- סר יכולת ורצון להשתמש בסמכות שניתנה כחוק.

ז א ב ב ל ס  
מכונאי ראשי





# תוכניות הפנסיה

כל אחד מאתנו מתמרמר על הורדות שונות לקרנות פנסיה ואינו יודע מה בעצם הן מעניקות לנו. החלטתי ברשימה זו להסביר בקיצור מה הם מרכיבי ההפרשות לקרנות הפנסיה ומה הן מעניקות.

## פנסית זיקנה ב"מבטחים"

הפרישה היא בגיל 65 והפנסיה המקסימלית 70%. למטרה זו החברה מפרישה 5% והעובד 5%.

## פנסיה מקיפה, בטוחי נכות ומוות

ההפרשה היא מצד החברה בשיעור של 6% מהמשכורת, והיא ע"פ פיצויי פיטורין. אם העובד פורש מהעבודה מבלי שהוא זכאי לאחת הפנסיות הנ"ל, והוא הופך להיות עצמאי או עובר למקום עבודה שאין ביטוח פנסיוני — הוא זכאי לקבל את כל ההפרשות ההדדיות מ"מבטחים", כולל הפרשי הצמדה ורביית. לאחר שישה חודשים מיום פרישתו. במידה ותוך שישה חודשים מיום פרישתו הוא עובר לעבוד במקום עבודה המבוטח בביטוח פנסיוני — לא יוכל להוציא את הכספים מ"מבטחים", אולם תהיה רציפות של זכויות הפנסיה לגבי תקופת עבודתו בים ולגבי עבודתו במפעל החדש.

## פנסיה מוקדמת

האיגודים וחברות הספנות מתכננים מזה זמן תכנית של פנסיה מוקדמת לימאים. דרישתנו היא כי נוכל לפרוש מהים כבר מגיל 55 ל-אחר 25 שנות שרות בים עם פנסיה של 60%.

ברצוני לפרט את שיעורי ההפרשות המוקדמות: החברה מפרישה לפי ההסכם החדש החל מ-1.4.79 11%, מזה 2 1/2% ע"פ פיצויי פיטורין והיתר על חש"בון החברה בלי קשר לפיצויים. הימאי מפריש 4 1/2% נוספים, כלומר בסה"כ 15 1/2%.

רבים מביינינו שואלים: "למה להפריש כל כך הרבה? הרי אפשר לחסוך בכל מיני קופות גמל בנקאיות ובזמן הצורך למשוך כספים מקופות אלה!" טעות לחשוב כך. אף אחת מתוכניות החסכון הבנקאיות אינה מעניקה למבוטח פנסיות הצמודות למשכורת העובד כפי שתהיה מזמן לזמן. זכרו שהפנסיות (זיקנה, נכות ומוות) ש"מבטחים" משלמת צמרת דות הן לתוספת היוקר (ובקרוב תהיינה צמודות למדד יוקר המחיה) וכן לעלויות השונות במשכורת. כידוע, כבר לאחר 3 שנות חברות ב"קן הפנסיה" (מ-1981) לאחר שנת ותק אחת) מבוטח החבר הן בביטוח נכות והן בביטוח אלמנות ויתומים. עד היום יש לנו כ-66 פנסיונרים זיקנה ונכות, וכ-36 אלמנות ויתומים המקבלים פנסיות חודשיות.

להלן דוגמאות קונקרטיות לפנסיות שלנו:

- ר/ח ומ/ר אחרי 20 שנות ותק הפנסיה שלהם היא בגובה — 35,000—40,000 ל"י נטו.
- חובל ראשון ומכונאי ראשון בעלי אותו ותק — 30,000—35,000 ל"י נטו.
- חובל שני ומכונאי שני בעלי

אותו ותק — 23,000—28,000 ל"י נטו. רוב האלמנות מקבלות פנסיות של 70% ממשכורת הבעל (40% ה-אלמנה עצמה ו-15% לכל ילד). לאף אחד מאתנו אין חוזה עם הקדוש ברוך הוא לאריכות ימים או לבריאות שלמה, ולכן הפנסיות הנ"ל הן, למרות מחירן הרציני, ה"בטחון הסוציאלי הטוב ביותר שניתן להשיג במשק הישראלי.

## נושא הפיצויים

זכור לכם, כל פיצויי הפיטורין בעד תקופת העבודה עד 31.12.66 (100 אחוז פיצויים) ועד 31.8.71 (28 אחוז מהפיצויים) הופשו ע"י החברות לקופות גמל בנקאיות והם נושאים שם הפרשי הצמדה. הימאי יקבל את הכספים האלה עם פרישתו מהעבודה. לגבי התקופה שלאחר 1.9.71 באות הפרשות החברה לקרן הפנסיה המוקדמת במקום השלמת פיצויי פיטורין, ולכן אי אפשר להנות משני העולמות לגבי תקופה זו, אם הימאי לא יפרוש פרישה מוקדמת מסיבות אישיות — הוא יהיה זכאי לקבל את הפרשי הפיצויים (2 1/2% בעד התקופה שמיום 1.9.71 ואילך).

ההסברים הנ"ל הם כמובן על קצה המזלג. המעוניין בהסברים מפורטים יותר — מוזמן לבוא למומחים שבדקו את הנושא על כל הבטיחו במשרדי האיגוד בכל יום חמישי.

יוסף פניני  
חשמלאי ראשי

# אנו בונים נמל כה נמל כה נמל...

דברי שר התחבורה  
מר חיים לנדאו  
ביום הכרזת נמל חדרה  
ב-16.6.80

לאחר שהממשלה אישרה את תקנון ההפעלה של תחנת הכוח בחדרה, לפיו שינוע הפחם להפעלתה יבוצע בדרך של פריקה ישירה מכלי שיט לאתר התחנה, אשר יוכרז ע"י שר התחבורה כנמל — באתי להכריז על השטח, המיועד לעגינת כלי השיט המביאים את הפחם ולפריקתו — כנמל.

## מה יהיה נמל חדרה?

כאן, בים אשר לפנינו, יוקם תוך כ-20 חודש, מסוף לפריקת פחם ומתקן רב-מצופי לקשירת מיכליות, אשר יהיה מוכן כבר בסוף שנה זו, לפריקת דלק באמצעות צנור ימי. המסוף לפריקת הפחם, בנוי משלושה אלמנטים עיקריים:

מגשר גישה באורך של 1700 מטר וברוחב של 12 מטר, שיבנה בגובה של 14 מ' מעל פני המים, על מערכת קלונסאות ועליו כביש ושתי חגורות נעות (המסוע), הנושאות את הפחם אל החוף.

ממוח — הבנוי בקצה הגשר, ש-אורכו 300 מ', רוחבו 24 מ' ועליו שני עגורני פריקה, בעלי כושר פריקה של כ-1200 טון בשעה, כל אחד. דולפינים (מינשרים), לבלימה וקשירה של האוניות. המערכת בנויה לקליטת אוניות בנפח של עד 150,000 טון.

ההיקף הכספי של הפרוייקט הוא כ-50 מ' דולר, רובו דולרי וחלקו לירי (או היום משוקלל).

מתקן דומה פועל היום — ובהצלחה — בסרנטו ובונציה אשר באיטליה, בסקוטלנד (שם הים סוער יותר) ושני מתקנים דומים נמצאים בתהליך בנייה באוסטרליה.

## הפחם יחליף את הדלק הנוזלי

בתחנת הכוח הזאת נכנסת ישר אל לעידן השימוש בפחם במקום הגז. דלת הצריכה של דלק נוזלי. איננו יחידים בכך. לאור (או לחושך) מחירי הדלק המרקיעים שחקים, s

# אישים בספנות

**תא"ל (מיל.) שבתאי לוי, מנהלו החדש של אגף הספנות והנמלים, בראיון מיוחד לבטאון איגוד קציני-הים הישראלי:**

## אהיה שגריר נאמן של הספנות הישראלית ב...ירושלים



תא"ל (מיל.) שבתאי לוי

לאחר חודשים ארוכים יש (סוף סוף) מנהל חדש לאגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה. זהו תת-אלוף (מיל.) שבתאי לוי, בן 47, יליד חיפה ודור שלישי בה. הוא סיים את ביה"ס "אליאנס" ובסמ"ת והחל מגיל 12 השתייך לאגודה הימית "זבולון", בה היה חניך, מדריך ומנהל סניף חיפה.

רישוי כלי שייט, מחלקה משפטית, בית-דין משמעתי לימאים ועוד. כיצד רואה המנהל החדש את תפקידו של האגף?

לוי: "תפקידו העיקרי של האגף הוא להבטיח שתהיה ספנות ישראליה ולעודד את פיתוחה. כזרוע ממשלתית עלינו להבטיח שהציבור כולו יחנה מכך שהספנות הישראלית היא זרוע כלכלית ובטחונית כאחת".

"הזרוע הכלכלית הזו" — ממשיך ואומר לוי — "תורמת רבות למאזן התשלומים של מדינת ישראל. ספק אם רבים במדינה יודעים שלמעלה מ-50% מהכנסות הספנות הן ב-קווים בינלאומיים שהמדינה לא השקיעה שם דבר ורק מקבלת... דולרים".

כאיש חיל הים לשעבר, האמון על נושא הבטחון, סבור בר-שיחון, שעל האגף לדאוג לכך שבכל מצב בו תמצא מדינת ישראל (נוכח מצבה הגיאוגרפית) תובטח אספקה חיונית ל-מדינה.

### הספנות הישראלית צריכה להיות רווחית וברת-תחרות

עד כה שמענו את התיאוריה. עכ-

בשנת 1950 התגייס שבתאי לחיל הים ואת רוב תקופת שירותו הצבאי עשה בים, בפיקוד וביחידות מבצעיות. הוא היה מפקד כלים שונים וגולת הכותרת שלו היתה פיקוד משך 5 שנים על שייטת ספינות טי-לים.

חודשים מספר לפני מלחמת יום הכיפורים הוא נשלח (כישיראלי ה-ראשון) למכללה של צי ארה"ב ועם שובו הוא מתמנה כסגן מפקד חיל הים, ממנו פרש בשנת 1978.

לאחר שפשט את מדי צה"ל פנה לוי לעסקים פרטיים (בין היתר ניסה גם להקים חברת ספנות) וב-אפריל 1980 הוא מונה כמנהל אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה.

### "פיקוד" על 53 עובדים

בתפקידו החדש, "מפקד" תא"ל (מיל.) שבתאי לוי על 53 עובדים, המועסקים במרכז מידע, יחידה כלכלית, המחלקה לשירותים טכניים, רשות לתובלה ימית בשעת חירום, רשות לתובלה ימית משולבת, יחידה לאבטחת הספנות בחו"ל, המחלקה לכוח-אדם ימי, היחידה לנמלים וכלי שייט זעירים, היחידה ל-

שיטיות אחרות. יש בו גם לתת דחיפה לבנין האוניות בישראל ול-תעשיות הנלוות לה, בין במישרין ובין בעקיפין. ואם נבחן את המוצא והיעד של המובל, נראה בהם את האפשרות לשילוב מטענים, הן בצור-רה ישירה (ייצוא מחצבים עם ייבוא גרעינים או פחם) והן באופן עקיף, כשנתיב התובלה יוצר, "משולשים" ו, "מרובעים". שילוב המטענים, או מניעת נסיעות ריקות, תחסוך בנפח תובלה ספנותי מחד, ותגרום להורד-דת עלויות התובלה הימית — חס-כון משמעותי למשק הלאומי.

פוטנציאל ההובלות שהזכרתי, הוא בידי תאגידים ממשלתיים ו-משרדי הממשלה. כדי למצוא את הפתרון האופטימלי למשק הלאומי מונתה ביזמת משרד התחבורה וב-ראשות נציגו, ועדת בינמשרדית, ה-מטפלת בבעיה.

מה שמהווה כבר — כמסקנה ראשונה שלה — קו מנחה לפעולת הממשלה בשטח הובלת הפחם הוא, כי 80 אחוז ממטען הפחם יובל ב-אוניות ישראליות, שתשוטנה בדגל-ישראלי ותצוותנה בצוות ישראלי.

יושם הדגש על רכישת אוניות חד-שות, בשל עלותו העולה של מרכיב הדלק בתפעול האוניות, — הנמוך בהרבה באוניות חדשות — ובגלל היכולת לגייס אשראי בתנאים נור-מים לרכישת צי חדש.

אני מאחל לחברת החשמל הצל-חה בהקמת המפעל, עמידה בלוח הזמנים והגברת הנתקותנו מן הת-לות בנפט.

בשנת 1981 — כ-600,000 טון  
בשנת 1982 — כ-1.5 מ' טון  
בשנת 1983 — כ-3 מ' טון  
בסוף העשור יובלו ויפורקו אצלנו עבור תחנות הכוח ועבור שימושים אחרים בתעשייה כ-9 מ' טון פחם בשנה.

בניתוח בעיית ההובלה בצובר ל-ישראל וממנה, עלינו לראות בהער-כותנו לקראת סוף העשור, לא רק את הובלת הפחם, אלא גם הובלת 3 מ' טון ייבוא לשנה של גרעינים וייצוא חזוי בצובר, של 7 מ' טון פוספט ו-2 מ' טון אשלג. המדובר, איפוא, מלמעלה מ-20 מיליון טון בשני הכיוונים.

נתרגם מספרים אלה לערכים כס-פיים ונמצא כי הובלת הפחם תע-לה למשך כ-230 מ' דולר לשנה, הו-בלת הגרעינים 90 מ' דולר, הפוספט 210 מ' דולר והאשלג 60 מ' דולר. בסך-הכל כ-600 מיליון דולר לשנה, במחירים של היום.

### פיתוח ענף צי הצובר

פוטנציאל תובלה זה ידרוש, עבור הובלת הפחם בלבד, צי של כ-20 אוניות צובר, במעמס של 140—120 אלף טון. בתנאים הקיימים בשוק בניית האוניות, כאשר מחירה של אוניה מטיפוס זה נע בין 40—50 מיליון דולר, מדובר בהשקעה של כ-מיליארד דולר.

בכללו, יכול פוטנציאל זה לשמש מנוף לפיתוח ענף הספנות הישראלי במיוחד של ענף צי הצובר, לפיתוח התעשייתי ולהסדרים כלכליים נור-מים בין מדינת ישראל למדינות תע-

העולמים לערער את כלכלת העולם החופשי, הפחם הוא מקור האנר-גיה הזמין ביותר, עד אשר ימצאו מקורות נפט אלטרנטיביים מחוץ לארצות אופ"ק, — אם בצורת נפט, אם בצורת גז טבעי, אם דלק מופק מפצלי שמן (OIL SHALES) או ב-ברבות הימים, האפשרות של שי-מוש כלכלי באנרגיה סולרית. על כן השימוש בפחם כתחליף לדלק נזולי הולך וגובר בעולם.

בתכנונו, תיפעלנה בתחנה כוח בפחם, על חופה של חדרה, 4 יחידות שכל אחת תפיק 350 מגווט, בסך-הכל 1400 מגווט. ע"י השימוש בפחם במקום דלק נזולי, נחסוך ב-כל יחידה 50 מ' דולר לשנה ובפעור-לת כל 4 היחידות נחסוך 200 מ' דולר לר לשנה. על תחנה זו תתווסף בשנת 1988 תחנת כוח בדרום הארץ.

אני סבור, כי מוטב שתוקם באש-דוד ולא בזיקים, וע"י כך נוכל ל-הרחיב את נמל אשדוד בכיוון צפון ושם לפרוק את הפחם הדרוש לה ויחד עם זאת להקים ליד הרציף עמוק המים, ממגורה נוספת על דגון אשר בחיפה. שנתיים לאחר מכן מתוכננת הקמתה של עוד תחנת כוח.

### כמה פחם נייבא?

נצטרך איפוא לייבא פחם ולהו-רילו בכמויות גוברות והולכות, לא רק לצרכי גנרציה של כוח, אלא גם לשימושים תעשייתיים אחרים. לפי התחזית, נצטרך להוביל ול-פרוק בארץ את כמויות הפחם דל-קמן:



## שירותי טנקרים בע"מ

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

### מנהלי ספנות עבור:

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

# בצאת ה"אשכול" למצרים...

מאת: סוזי לובנהיים

**יום השבת היה ליום עבודה: האוניה חורדה מן המספנה. יום ראשון היה עמוס ביותר — האוניה הוכנה להפלגה. דבר שב- שיגרה! בהחלט. אך באופק המתינה הפלגה יוצאת דופן — מעבדות לחרות... מקרי! אולי.**

**יצאנו יום לפני פסח — לכיוון חוף מצרים. אנו — אנשי צוות האוניה "אשכול" — הפלגה מספר 87. חשבנו שלא נתרגש — הרי כולנו זאביים ותיקים... חשבנו — עוד תעלה לפנינו... עוד נמלים — עוד פילוטז' ארוך ומנברה ממושכת של שעות במכונה... אז מה? אלא שלא בדיוק כך קרה...**

אנו עוברים בכניסה לנמל — רואים את בסיס הפסל של פרדיננד דה-לספס, הוגה רעיון התעלה, מב- חנינים בבנינים המשוקמים של העיר פורט-סעיד: מסגדים, בנין רשות התעלה, דגם מרכבת השמש, ספי- נות טילים, סירות במים, אוניות מעבורת מלאות — הכל קולני — הכל מלא — ההתרגשות מרובה...

קשה להאמין, אבל אנו שטים בתעלה: בצד אחד נקודות בקורת, כפרים קטנים, לגונות, מחנות נטו- שים, כבישים ומסילת ברזל, ובצד השני חולות יוקדים, שרידי מעוזים שכה מוכרים לנו. ההיסטוריה, ה- דיווחים, הכל נעשה כה מוחשי: "קו בר-לב" הינו, "קו" המזכיר מאות ממיטב בחורינו הנופלים... זה קיים — קווים מופצצים, צנורות, מתכות חרוכות... יש זכר לזמנים! זאת לא אגדה — במצרים קראנו בהגדה.

כאשר אוניות מרובות ממתונות עם זריחת החמה ליד פורט-סעיד נתבשרנו במפתיע כי תורינו להצטרף לשיירה הקרובה מובטחת. פלטנו לנו דרך להצמד לאוניה שלפנינו ב- בתור — האוניה הסודאנית... ואז הצטרפנו לטור — ושטנו לאטנו...

סירות רבות הגיעו אלינו — ואני שים רבים טיפסו על סולם החבלים — "שלטונות", "מכס" ו"בריאות" — הכל מוכר — אך ראיתם נתב ש- עולה במדרגות, עוצר ליד המגורים, מחבק אשת קצין בכיר, דמעות הת- רגשות בעיניו ומגורנו נפלטת מלה בודדת — "סאלאם"?!

זאת היתה ההתחלה. היום היה חם, השמש יקדה, רוח חמימה — שמוכרת לנו — וחם בלב... קשה להאמין... כל מי שאינו בתפקיד עומד על הסיפון ליד הגשר והירכ- תיים. אנשים מנפנים בידיהם...



פחם, צובר, גרעינים, פוספטים, אשלו וכד') וחיוב לקום גוף שישלב הובלות אלו עפ"י צרכי המשק ו- אופטימום של כלי שיט ישראליים. תא"ל (מיל), לוי סבור שאגף הספ- נות והנמלים הוא המכשיר המת- אים ביותר למטרה זו.

חידושים נוספים בפעולתו של ה- אגף בתקופה הקרובה:

- יתר שימת-לב על פיתוח הצי תוך בניית מספר אוניות רב יר- תר במספנות ישראל.
- ל"התלבש" על הנושא של מעג- נים לכלי שיט זעירים (המרינה בתל-אביב, יפו, חיפה, עכו, קי- סריה, אשקלון ואילת) כדי ש- יענה על צרכי הבטיחות ומצד שני יהווה גורם תיירותי-כלכלי ממדרגה ראשונה (,,אין כל סי- בה שבעלי היאכטות האמריק- ניים המגיעים ליוון ולקפריסין לא ימשיכו גם אלינו").

**לעודד נוער לקצונה ימית**

תת-אלוף (מיל) שבתאי לוי מלא

תוכלנה להיות מופעלות רק על-ידי כוח-אדם מיומן ועל אגף הספנות — באמצעות המחלקה לכוח-אדם ימי שלו — יהיה לדאוג לכך שבצי הסוחר הישראלי יהיו צוותים מיו- מנים.

## לוי יקים "מאחז" בירושלים

האם אתה מתכוון להכניס שי- נויים בדרכי פעולתו של אגף הספ- נות והנמלים? — שאלנו את מנה- לו החדש. תשובתו היתה קצרה ו- חדה: "כן"! הוא מפרט: "אני חייב ל'התבצר' יותר בירושלים שם מתקבלות ההחלטות החשובות ב- משרדי התחבורה, האוצר, התמ"ת והאנרגיה, הקשורות לספנות. אני אראה עצמי כשגריר הספנות ביר- שלים וכבר שוקל להקים שם מאחז בו ישבו דרך קבע שתי פונקציות של האגף, הכלכלית והמשפטית". פעולה נוספת: בעשור הקרוב יהיו עשרות מיליוני טונות של מט- ענים ממשלתיים ביבוא ויצוא לשנה

### דלית רוזנפלד (בעלי אניות) בע"מ

## DHALIT ROSENFELD (SHIPOWNERS) Ltd.

M/V "DHALIT" — א/מ דלית

### 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 אוניות 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  
טלקס: 46663, 46714, 46867



עם ועדה — בקעו קולות שירה מרגשים מלב האוניה הישראלית בלב לבה של תעלת מצרים... גם אם לא ניתן לכך סיקור כה נרחב בעתונות ואיש לא דן בכשרות המצות והיין שהופיעו לראשונה ב"מצרים ב", "סדר" יהודי בחג הפסח, האמינו לי שזה היה אחד ה"סדרים" המרגשים בחיי, בו חוותה משפחת ימאים בני ישראל את חווית קדושת החג שמחפה על כל המכוער שבחיי היומיום הסובבים אותנו. לא שבי"תות, לא תקציב, לא אוטונומיה — כל אלה נשכחו.

לטעם ה"גפילטה-פיש" והדג ה"מזרחי המטובל בחריפות, למשמע תפילות באשכנזית וזמירות בהברה טוניסאית ומרוקאית בת מסורת ארוכה — לצד ציורי ילדים צברים בני מיזוג הגלויות הרחב המתרכז בין אנשי הצוות האיתנים המפלי"גים על פני שבעת הימים — כולל מימי מצרים — אלו בני משפחת הצי שלנו... הם מפליגים בעולם — גאים בדגלנו, שרים בשפתנו ר' חגים את חגיגנו. שומרי המסורת

אנו עוברים את ראס-אל-עיש, קנטרה ומגיעים לאל-בלאח. במקום זה, בו הופכת התעלה לדוריסטרית, קבלנו הוראה להקשר לגדות התעלה. כאן עמדנו לעגון שעות מספר, עד שתעבור שיירת האוניות הבאה ממולנו מכיוון איסמעיליה.

אונית הנתב, "סאלאם 1", נכני סת לפעולה. הנתב — בחור מצרי משופם ועליו — קצין לשעבר בחיל הים המצרי, מרבה להעלות זכרונות ומוצא שפה משותפת עם החבר'ה. מחליפים מזכרות (מטבעות מכס"פנו) והוא נכנס ל"אפריטיב" למש"רדו של רב-החובל, בזמן שהבחורים מסיימים את מלאכתם: אנשי הסי"פון עסוקים בקשירת האוניה, אני שי המכונה מכינים את המנועים להמתנה, ובתוך האוניה עובדים שעות נוספות אנשי מחלקת המשק. דוקא כאשר באה הרגיעה ברצף ההפלגה שהגיעה לחניית הביניים החלו ההכנות הקדחתניות. בשעה בה רבים נשאו עיניהם לנס שבו חוגגים בני המשלחת הדיפלומטית את סדרם הראשון במצרים — קבל

מי מאתנו, קציני הים, לא התעניין, למד במכון בעכו או אפילו נתקל אישית בתופעת הטבע של הסופה הטרופית האדירה? אין ספור מאמרים ומחקרים מדעיים נכתבו על נושא הסערות הטרופיות, אופן התהוותן, התנהגותן וחזיון ועדיין היד נטויה. גם הימאי הישראלי פוקד אזורים בעולם בהם משוטטות סערות טרופיות: הים הקריבי ומפרץ מכסיקו, המזרח הרחוק והאוקיאנוס ההודי.

כל התנאים הנוחים הללו קיימים בשפע באיזור ה" International Con-vergence Zone או בקיצור ITCZ, כלומר בקווי רוחב של 10° לערך ושם גם הסדנה העיקרית של הסערת הטרופיות.

### כיצד מתחיל התהליך?

התהליך מתחיל בשקע טרופי אשר אינו מבטיח כלל הוצרותה של סערה טרופית. של סערה טרופית. כוח הקוריווליס הוא פרופורציונלי

תזכורת קצרה ולא יומרנית על אופיה של רוח זו ודאי לא תזיק. מולדתו של הציקלון הטרופי ב"קווי רוחב 6°—5° לפחות, רחוק מספיק מקו המשווה לכוח הקירור-ליס להשפיע על תנועת מסות ה"אוור באיזור ולתת להן את ה"Twist הראשון לתנועה סיבובית. מים חמים כ"ס 27° וחוסר יציבות אטמוספרית הם תנאי יסוד להוצרת רות שקע טרופי כמו גם תנועה אנכית רצופה של אוויר חם מבלי שכל תנועת אוויר אופקית תגרום לפיזור של עמוד התווך הזה של הסערה הטרופית.

# סערות טרופיות

מאת: ר'ח אלכס גרסון



## KEMPALI SHIPPING AGENCIES LTD.

AGENTS, CHARTERERS & BROKERS

### קמפלי סוכנות אוניות בע"מ

סוכנים וחוכרי אוניות

משרד ראשי: ת"א, רח' רוזנבאום 4  
ת.ד. 36599 — טל. 03-293116  
טלפקס: 341311

סניפים: חיפה, שער פלמר 1, טל. 04-667507  
ת.ד. 33137

אשדוד, עורף הנמל, טל. 055-32699  
ת.ד. 4902

HEAD OFFICE: TEL-AVIV, 4, ROSENBAUM ST., P.O.B. 36599  
TEL. 03-293116, TELEX 341311, CABLES KLIPSHIP  
BRANCHES:  
HAIFA, 1, PALMER'S GATE, P.O.B. 33137, TEL. 04-667507  
ASHDOD, PORT AREA, P.O.B. 4092, TEL. 055-32699

שרות אוניות בלתי תלוי דרום אפריקה/ישראל  
INDEPENDENT SOUTH AFRICA/ISRAEL SERVICE

ני לקווי הרוחב והמהירות הזווי- תית של סבוב כדור הארץ ואכן הש- פעתו בקווי רוחב נמוכים אלה קט- נה ובשקעים טרופיים רדודים וגדר- לים, זרימת האוויר חלשה. שקעים רבים כאלה נולדים וגוועים מבלי ל- התעלות לדרגת סערה כלל.

בתנאים של חוסר יציבות קיצוני ומטען לחות עצום נמצא האוויר ב- מצב של רגישות גדולה לאיזשהו דרבון בכיוון ה- Trigger אשר אופיו המדויק אינו ברור עדיין ל- חלוטין, וכן להתבררות מהירה של האוויר בהשפעת זרימת אוויר חי- צונית.

תהליך האידיוי ועלית האוויר ה- חם והרווי עוללים להתגבר פתאום בצורה ניכרת ועל הרוח הצנטרפי- טאלית לצבור תנופה ומהירות, כדי שה"תבשיל" שלנו, הפיקאנטי למדי, יתחיל לרתוח בקדירה של "אמא טבע".

**מה קורה בעת האידיוי?**

תהליך האידיוי מתגבר ומשחרר כמויות עצומות של חום כמוס המ- הווה את חומר הבעירה של המנוע העצום הזה, המתחיל לצבור סיבר- בים. שחרור האנרגיה של החום ה- כמוס מגביר את עוצמת הרוח הגר- רמת לעליה מהירה — יותר ויותר — של אוויר רווי באדי מים.

המערכת מצטמקת בתוך עצמה ומגדילה את מהירות הסיבוב. ענני קומולונימבוס המגיעים עד 60—50 אלף רגל יוצרים קיר מסביב למרכז הרגוע יחסית וכך "נולדת" הסערה הטרופית.

**תהליך התעצמותו של שקע טרוי- פי רגוע עד לסערה טרופית נמשך כארבעה עד שמונה ימים, ואורך חייו נע בין מספר שעות לבין כשלו- שה שבועות, כאשר הממוצע הוא כ- המישה עד עשרה ימים.**

המושג ציקלון טרופי (הוריקן, טייפון) מעיד על השלב הבשל ביר- תו בחיי הסערה, כאשר מהירות ה- רוח היא מעל 64 קשר.

**נזקי הסערה הטרופית**

סערה טרופית ממוצעת משתרעת על שטח שקוטרו כ-100 ק"מ אולם

קיימים גם יוצאים מן הכלל כמו ההוריקן הגדול של שנת 1944 אשר השתרע על קוטר של 320 ק"מ ו- נשב רוחות סער עזות עד לטווח של 1,000 ק"מ ממרכז הסערה.

כוח ההרס של הסערות הללו עצום והם גרמו כבר לנזקים בסכר- מים אסטרונומיים ואובדן חיי אדם בעיקר עקב השטפונות שנגרמו על ידי עליית מפלס המים על ידי Storm Surge (לחץ נמוך), יחד עם דחיפת המים ע"י הרוח העזה.

לא מכבר, בשנת 1970, שטף טיי- פון עז את כל האיים הנמוכים של איזור מפרץ בנגל וציטגונג. מספר הקרבנות המדויק אינו ידוע עד ה- יום, אך מוערך בלמעלה מחצי מי- ליון נפש.

כדי לקבל מושג על עוצמת הלחץ שיוצרת הרוח אפשר להשתמש ב- נוסחה פשוטה  $P = kv^2$ , כאשר v היא מהירות הרוח ו-k פקטור התלוי בצפיפות האוויר.

רוחות בעוצמת הוריקן יכולות ליצור לחץ של 400 ק"ג/מ<sup>2</sup> על עז- מים בולטים כמו מבנים למשל. עשו חישוב על שטח של מבנה אוניתכם ותראו לאיזה מספרים תגיעו.

**סיפורה של אוניה גרמנית**

מעשה באונית "רררו" גרמנית אשר נבנתה בשנת 1979 עם מבנה עילי היושב כולו על תושבת גומי ומערכת גמישה, פרי תכנון מודרני שנועד להקטין את הרעידות בתוך המגורים ולהבטיח מקסימום של נוחיות לאנשי הצוות.

כאשר בנו את האוניה, לא תכננו כנראה "פגישה" עם הוריקן "דיויד" באיים הקריבים אשר נשב בעוצמה של כ-130 קשר.

גמישותה של תושבת המבנה היתה בעוכריו ותזזיות בעוצמה של 130 קשר גרמו למבנה תנודות שיצ- רו עיוותים והרס כללי של ה- Superstructure, אשר הוחלף כולו אחרי הסערה.

אני זוכר שכאשר הייתי קצין זר- טר ב"חברה הימית להובלת פרי" הייתי "מת" לחיות את החוויה של הפלגה בסערה טרופית, ואכן נת-

מזל לי מזלי ואוניתנו נכלאה לטיי- פון בסביבות הפיליפינים.

האמינו לי שאין לי שום רצון לחזור על החוויה.

**אותות להתקרבות הסערה**

אתה, קצין המשמרת, אל תסמוך במאת האחוזים על המידע שנותן הפקסימיליה (למי שיש) או דוחי הרדיו, למרות אמינותם הגדולה ב- שנים האחרונות.

כדאי גם לשים לב לסימנים ה- קלאסיים העלולים לשמש אזהרה לסערה טרופית מתקרבת.

ירידת לחץ מקומי בכ- 4—5mb תוך 24 שעות על מרחק של 500 ק"מ, או פחות, עלולה להוות אזה- רה כלשהי. הסגרות והתעגלות של איזורים הנעים אל הצופה הם סימן ברור הרבה יותר של ציקלון מתקרב וצורתם המעוגלת מסגירה במהירות את מקום המצאו של מר- כז הציקלון.

עליה מהירה באינברסיה טרמית הנראית לעין בצורת שכבות של מעין ערפל ברום או שנוי פתאומי של כיוון הרוח במרומים.

הלחות באזורים אלה גבוהה ב- דרך כלל ולא תהווה סימן היכר מיוחד, אולם סוג העננים ותנועתם כמו למשל שכבת צירוסים הכובשת את השמיים או שקיעה אדומה זור- הרת יכולים להיות סימני אזהרה שכדאי לשים אליהם לב.

באם תרגיש גם איזה גבוע מוזר שלא מכוון הרוח ובתדירות נמוכה בהרבה מהגדלים בסביבה (פי שניים או פי ארבעה מהזמן) קרא מיד ל- רבי-החובל והסב את תשומת לבו. מי יודע? אולי תקבל אפילו איזו המלצה טובה...

**הפלגה נעימה!**

**הרשות לחינוך והכשרה ימיים**

**סקירת פעילות**

הרשות מטפלת, כידוע, בפרסום, גיוס והעלאת לאוניות של צוערים ובהכשרת קצינים, צוערים ודירוגים. במשרד הראשי ברחוב נתן 11, בחי- פה, נמצאים הנהלת הרשות, יחידת הצוערים ומשרד הגיוס; בנוסף קיי- מים עוד המכון להכשרה ימית בעכו ואונית ההכשרה "דוד" בממל הקי- שון הצפוני-מזרחי.

בשנת הפעילות 79/80 גייסה ה- רשות והעלתה להפלגה 90 צוערים בוגרי צה"ל (מתוך 816 שפנו בעק- בות הפרסום) וכ-60 בוגרי בתי-ספר ימיים לפני שרותם הצבאי.

במכון בוצעו כל הקורסים וההת- מחויות ע"פ התכנית (ונוספו עוד כמה) ובהם למדו כ-320 איש. מד- מה (סימולטור) המכ"מ החדש פעל במשך כל השנה הנוכחית ו-40 רבי- חובלים ותיקים עברו השתלמויות בנוסף לשאר הדירוגים.

ביחידת הדירוגים עברו כ-830 איש קורסים שונים, החל מקורס היסודות שהינו קורס הבטיחות ה- מועבר לכל מועמד חדש בים (כתנאי לקבלת פנקס ימאי) וכלה בקורסי מפקד סירת הצלה והשתלמויות רבי-מלחים, רבי-שמנים וטבחים (בשתוף עם משרד העבודה).

מבחינת פיתוח במכון, הושקע רוב התקציב במדמה המכ"מ וחלקי חילוף בשבילו וביחידת הדירוגים בבניית גשר עליה לאוניה "דוד", בחיבורה לרשת החשמל ובגרוד ו- צביעה יסודיים של הדופן, הספון וכיתת הלימוד.

במשך שנה זו עבדה ועדת הבטי- חות של צי הסוחר במסגרת הרשות והוצא במשותף "מדריך הבטיחות לצי הסוחר" — ספר בן כ-260 עמ- דים בנושאי בטיחות, סיה"צ, כבוי אש, עזרה ראשונה ועוד, אותו ניתן לרכוש במשרדי הרשות או בוועדת הבטיחות היושבת במקומה הישן ברח' העצמאות 60.

קורסים ובחינות במכון להכשרה ימית		
שם הקורס	תאריך פתיחה	תאריך סיום
חב"ב (רכיחובל)	19.8.80	13.2.81
חב"א (חובל ראשון)	19.1.81	26.6.81
חמ"ב (חובל שני)	1.9.80	13.2.81
חמ"א (חובל שלישי)	12.1.81	26.6.81
קמ"ר (מכונאי ראשי)	6.10.80	25.6.81
ק.מכ.ראשון	31.8.80	13.1.81
ק.מכ.שני	1.2.81	19.6.81
ק.מכ.שלישי	15.9.80	27.2.81
קציני חשמל	12.10.80	6.5.81

השתלמויות לקצין רדיו		
מכשור חדיש	25.1.81	26.2.81
קורס מכ"מ	2.3.81	2.4.81
קורס ציוד "סימנס"	5.4.81	15.5.81

**מקום עבודה בטוח ב-100%**

**קצין בצי הסוחר**

להובלה הימית אין תחליף. גם כיום בונה צי הסוחר אוניות חדישות. זהו עולם של סחר חופשי. זהו העולם שבבילך וקציני צי הסוחר נהנים ממעמד ויתרונות כמותם לא תמצא במקומות עבודה אחרים:

- הכנסה גבוהה (חלק במט"ח) ותוספות
- מסלול קידום מהיר ביותר
- רכישת מקצוע מבוקש והשתלמויות בתנאים מועדפים בתשלום
- עתיד כלכלי בטוח ושירותי רווחה למשפחה
- ביקורים בעולם
- ענין וסיפוק

גבר צעיר! אם שירתת בצה"ל, אתה בעל תעודת בגרות או תעודת גמר של 12 שנות לימוד (תיכון עיוני או מקצועי) ובריאותך תקינה, כדאי שתפנה מיד לרשות לחינוך והכשרה ימיים:

**בחיפה** — רח' נתן (קייזרמן) 11, ליד כיכר פריס, בימים א'—ו' בשעות 8.00—14.00.

**בתל-אביב** — במגדל שלום, רח' אחד העם 9, קומה 28, בימי ב', בשעות 9.00—14.00.

עוד קורסים יפתחו בחודש הבא:

- לחובלים • לקציני מכונה • לקציני חשמל
- עכשיו — זה שבבילך

לנוחותך תוכל גם לשלוח התלוש-ט

הרשות לחינוך והכשרה ימיים, ת.ד. 1909, חיפה

אבקש פרטים בקשר לקורס \_\_\_\_\_ שמי \_\_\_\_\_ כתובתי \_\_\_\_\_ גילי \_\_\_\_\_ השכלתי \_\_\_\_\_





סייע לפעולות הועדה. לר/ח קרזבאום, יש שתי בקשות לקוראי ירחון זה: הראשונה — כל קצין הנתקל במחדלי בטיחות **יודיע על כך לועדה וכל מכתב יתקבל ב"ברכה ויוזמה לטיפול הראוי**. השנייה — לשם היזון חוזר ("פיד-באק") — להפקת לקחים מתבקש פיקוד ה-אוניה להעביר לועדה דו"ח על כל תאונה שנגרמת באוניה. מסכם רבי-חובל אריה קרזבום, המרכז החדש של ועדת הבטיחות בצי הסוחר הישראלי: "המצב כ-יום בתחום הבטיחות הוא טוב יותר מזה שהיה בראשית שנות ה-60, מאחר והמודעות לנושא זה גברה אצל הדירוגים, הקצינים ופקודי ה-אוניות. יחד עם זה, בנושא הבטיחות אסור מעולם להיות שבע רצון וצריך תמיד לשכלל ולשפר".

# ני

את האוניברסיטה בהצטיינות. המקרים בהם מדובר היו טביעות בים, באגמים, בכריכות שחיה ואפילו בדלי מים, כשילד קטן נפל לתוכו וראשו כלפי מטה, לזמן של לפחות 10 דקות. נסיונות ההחיה של אמו ושל צוות רפואי שהגיע מאוחר יותר הוכתרו בהצלחה מלאה. לפני גילוי ממצאים אלה, ספק באם בכלל נעשו נסיונות החיאה לאחר שהקרבו היה שקוע מתחת לפני המים לתקופה ממושכת כ-זאת... מכאן שאין להתיאש מנסיונות החיאה, אפילו לאחר זמן ניכר, אבל חשוב ביותר להתחיל בפעולה זאת מיד ולהתמיד בה עד אשר יימסר הטובע לצוות רפואי מיומן.

לקיים בכל אוניה שתגיע לחופי הארץ סיור יחד עם רבי-חובל, הקצינים והדירוגים כדי לאתר במשותף נוהלי בטיחות פגומים. להרבות בשיחות אישיות עם ה-קצינים כדי לשכנעם לתת דוגמה אישית בחבישת כובעי בטיחות, הרכבת משקפי-מגן, נעילת נעלי-בטיחות וכד'. לשלוח פירסומים של לקחי תאונות לאוניות מאחר וכל אחד אוהב לקרוא על תאונות אצל אחרים ובטוח כי "לי זה לא יקרה".

**להקים מחדש את ה"מוסד" של "נאמני בטיחות באוניות" כדי שכל "נאמן" יהיה אחראי על נושא הבטיחות באוניה ועביר מידע שוטף על כך לועדה.**

להמליץ בפני חברות הספנות לרכוש ולשלוח לאוניות ספרים בנושאי בטיחות. להכניס את נושא הבטיחות ל-"סילבוס" הבחינות בכתב ובעל פה. ליצור קשר עם מחלקת הבטיחות במשמר החופים האמריקני כדי לקבל מהם חומר נוסף ש-

ריה כבר שלושה ימים. בכניסה ל-נמל חיכו לנו עיתונאים והפרשה זכתה לסיקור בולט בעיתוני דרום-אפריקה".

בשנת 1970 — לאחר שהפליג משך שלוש שנים במזרח הרחוק בין יפאן וארה"ב — פרש ר/ח קרזבום מ"ציים" והחל לעבוד ככתב בקצא"א עד שנת 1979, עת נאלץ לעזוב את החברה עקב הצמצומים שהיו בה. משך חצי שנה, עד לכניסתו לתפקיד דו הנוכחי, היה מ"מ המפקח על הימאים באגף הספנות והנמלים של משרד התחבורה.

## יש להגביר את המודעות לנושא הבטיחות

עם כניסתו לתפקידו שיגר ר/ח קרזבום מכתב לכל האוניות בו קרא לאנשי הצוות לפעול להגברת המודעות בנושאי הבטיחות ולא להמ-תין לתאונה שאז בלאו הכי גוברת המודעות... המרכז החדש של ועדת הבטיחות מתכוון להכניס כמה דרכי עבודה חדשים ול"אזורר" כמה פעולות יש-נות. בין היתר הוא מתכוון:

## עובדות חדשות על טביעה במים קרים

תירגם ועיבד: ר/ח אריה קרזבום

**טביעה במים קרים אינה חייבת להסתיים במוות.**

מתוך מאמר מיומן מזג אוויר ל-ימאים האמריקאים, אנו למדים שאפשר ואפשר להציל חיי אדם ש-טבע במים אשר מידת חומם היא מתחת ל-21 מעלות צלסיוס. הטובע במים כאלה, טובים סיי-כוייו להינצל ללא נזק מוחין או נזק גופני, גם לאחר זמן מתמשך מתחת לפני המים. פעולה אוטומטית המתרחשת



**רפאל (רפי) אטלינגר — היו"ר החדש של ועדת הבטיחות המרכזית**  
נולד בגרמניה בשנת 1928 ועלה ארצה בשנת 1933.



סיים ביי"ס יסודי, "בית חינוך" בצפון ת"א ולאחר מכן את מחזור א' בבי"ס מקצועי "שבח". חבר תנועת הנוער, "המחנות ה-עולים" והסקציה הימית של "הפור-על" מאז שנת 1940. גויס לחי"ש ב-מסגרת "הפועל" בשנת 1947, והש-תתף בפעולות שונות בנמל ת"א מ-טעם ה"הגנה". ביוני 1948 גויס לצה"ל לחיל ה-ים, תחילה במשטרה הימית ביפו, אח"כ מדריך בקורס מפקדי סירות בטנטורה, והשתתף בקורס חובלים מחזור ב' (מסוף 1948 עד ינואר 1950). שרת בחיל הים 21 שנים: כקצין מחלקה בנחת, מפקד ספינת מש-מר, מפקד בסיס חיל הים בסדום, קצין קשר בפריגטה, מפקד ספינת

טורפדו, קצין מטה מבצעים, קורס קציני מבצעים, קורס צניחה, מפקד אונית עזר, מפקד פריגטה בשארם ואילת לאחר מבצע "קדש", בענף אמונים ומבצעים במפקדה, מחזור ה' ב"פו"מ", סגן-מפקד נשחתת, מפקד יחידת קשר וגילוי, מפקד ה-משחתת "חיפה" ואח"כ "יפו", ראש ענף קשר ואלקטרוניקה. בסוף יולי 1969 השתחרר מצה"ל בדרגת סגן-אלוף. התחיל לעבוד ב-חברת "גדות-ים" כמנהל מבצעים ו-כוח-אדם, תפקיד אותו הוא מבצע עד היום. משנת 1970 חבר קבוע בוועדת הבטיחות של צי הסוחר, חבר המו-עצה להסמכת ימאים שלידי אגף ה-ספנות, וחבר בוועדת הסיפון. גר בחיפה, נשוי ואב ל-2 בנים.

# אפעל בדרך של שכלנוע ושיחות אישיות

**בראשית חודש מרץ התחיל לכהן מרכז חדש בוועדת הבטיחות המרכזית של צי הסוחר הישראלי. זהו חברנו הוותיק, רבי-חובל אריה קרזבום.**

**קרזבום (47) הוא יליד גרמניה, שעלה ארצה, לחיפה, בגיל 5. לאחר שסיים את ביה"ס היסודי למד בבית-הספר הימי ליד הטכניון והיה פעיל באגודת הספורט הימית "זבולון".**

**התחיל להפליג בים כקדט בשנת 1950. ועל אותה תקופה הוא מספר: "באותן שנים היו הקדטים צריכים לשלם שילינג אחד ליום עבור הנזקים שיגרמו לאוניה. משום כך הלכתי לעבוד בנגריה כדי שאוכל לצבור כסף ולשלם בו את הנזקים שאני עלול לגרום..."**



**ר/ח אריה קרזבום, המרכז החדש של ועדת הבטיחות בצי הסוחר הישראלי:**

עם סיום לימודיו בביה"ס הימי, בשנת 1951, עלה על האוניה "קומ" מיות", הפליג זמן קצר, ירד ממנה כתוצאה מהשביתה הגדולה ואח"כ חזר אליה שנית. בשנת 1953 הפליג לראשונה כ-קצין על האוניה "אתרוג" הישנה ומאז הפליג על סיפוני כל סוגי ה-אוניות הקיימות בצי הישראלי:

אוניות משא, אוניות נוסעים, מיכ-ליות, מכולות וכד'. האוניה הראשונה בה הפליג כ-רבי-חובל היתה "קיסריה". השנה: 1963. מהפלגה זו יש עימו זכרונות מעניינים: "בדרכנו מזרוע-אפריקה לארץ מצאנו ספינת דיג במצוקה וגררנו אותה לקייפטאון. כשהודע-תי זאת לנמל התברר שחיפשו אח-



## הכר אותן, ציית להן !!!



**חבוש  
כובע הגן  
Wear safety helmet**



אל תעשן במקומות האסורים לעישון!  
DON'T SMOKE WHERE it is PROHIBITED!

**רעש מזיק  
HARMFUL NOISE**

**חובה להשתמש במגיני אזניים  
EAR PROTECTION DEVICES COMPULSORY**



## חלוקת פרס הבטיחות לשנת 1979

### נימוקי ועדת השופטים להענקת הפרסים לקציני הים

- חובל ראשון משה וגיים — אחד הימאים הוותיקים בצי שלנו שהראה יזמה ותושיה באחזקת הציוד במצב תקין, החדיר תודעת בטיחות בין פיקודיו.
- רבי-חובל שמעון יולס, קברניט האוניה „אבידג'אן סטאר", שמאז קבלתה במספנות בלפן הר סיף סימונים מיוחדים באוניה על-מנת להפכה לבטוחה יותר, והחדיר את תודעת הבטיחות בין פיקודיו.
- חובל ראשון זאב נברוצקי, מה-אוניה „אבידג'אן סטאר" שעזר לקברניט לחנך את הימאים ול-החדיר תודעת בטיחות ביניהם.

הנשיאות בטקס חלוקת פרסי הבטיחות

בפרסים אישיים — דגלון ותער-דה — זכו: חובל ראשון משה וגיים, מלצר חיים וקסמן, רבי-חובל שמעון יולס, חובל ראשון זאב נברוצקי ו-רבי-מלחים אברהם דבח ואליהו לוי.

כמו כן הוענקו ארבעה ציונים ל-שבח למר שמואל גל (לשעבר סגנכ"ל המוסד לבטיחות ולגיהות), מר ר. אופנהיים (לשעבר מזכיר לשכת חספנות), ד"ר א. שני (לשעבר יו"ר ועדת הבטיחות בצי הסוחר הישראלי) ומר י. קריספין (שכיהן כגזבר הכבוד של הועדה).

את הזוכים ברכו: ראש העיר של חיפה — אריה גוראל, מזכיר מועצת פועלי חיפה — משה ורטמן, יעקב רקנטי — מנכ"ל חב' „אל ים", יהודה רותם — מנכ"ל חברת „ציס", אריה גיל — מנהל סניף המוסד לבטוח לאומי בחיפה. הנחה: נפתלי עמידן, מנהל ה-מוסד לבטיחות ולגיהות.

„בשנת 1979 היו במדינת ישראל 75.000 תאונות, שגרמו לאבדן של 5 מיליון ימי עבודה ולהפסד כספי של 2.5 מיליארד ל"י". — על כך מסר ישראל גורלניק, מנכ"ל משרד ה-עבודה והרווחה, בטקס חלוקת פרסי בטיחות לאוניות וימאים בצי הסוחר הישראלי לשנת 1979. חלוקת הפרסים נערכה ע"י ועדת הבטיחות המרכזית של צי הסוחר הישראלי זו הפעם השישית ומטרתה להגביר את תודעת הבטיחות בקרב צוותי האוניות וחברות הספנות.

בשנת 1979 נטלו חלק בתחרות 28 אוניות, שארבע מהן זכו בפרסים.

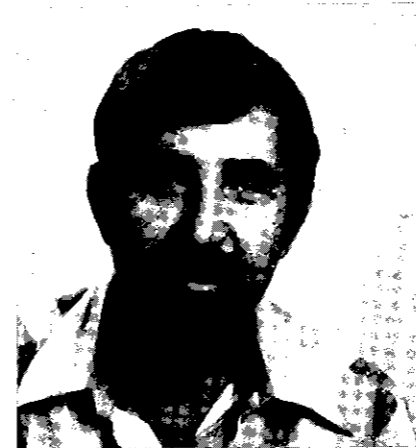
הפרס הראשון, גביע שר העבודה, הוענק לאוניה „אבידג'אן סטאר" של חב' „ציס"; בשאר הפרסים זכו האוניות: „קובה סטאר" (ציס), „ערד" (אל ים), „החלוץ 2" (תר-שיש).



# ישום השיפוט המשמעותי באוניה לפי חוק הספנות

מאת: שמואל אזולאי, המפקח הראשי על הימאים

חוק הספנות (ימאים), יצא לאור ב-1973 באוגוסט 1973 ונכנס לתוקף שנה לאחר מכן, בשנת 1974 (כל איזכור להלן יקרא "החוק" ומספרי הסעיפים הם מתוך חוק זה). פרק ו' של החוק דן בעיקרי הילכות המשמעת בכלי-השיט, שמשמעותן היא משמעת מעין צבאית. "המפקד" — הוא הקברניט. הוא הכל-יכול, הוא "בעל האוניה", הוא נציג החוק. בנוסף לו לא מצאנו בחוק כל איזכור המתאר איש צוות בכלי-שיט אלא "ימאי" בלבד. יתר על כן סעיף 47 מכליל גם את הקברניט בהגדרה זו ובכך נעשים כולם שווים בפני החוק.



שמואל אזולאי

פרק ט"ו לחוק הנזכר, עוסק ב-עבירות המשמעת ושיפוטה. חשוב לציין כי אין מדובר בעבירות פליליות, אזרחיות, או עבירות ימיות (עבירות ימיות מוגדרות בפרק י"ד לחוק הספנות (ימאים)). עבירות המשמעת מוגדרות ב-סעיף 118 והן תשע-עשרה במספר. ניסוח העבירות והגדרתן הוא בהיר ופשוט (למעט השתיים האחרונות, הקשורות את השיפוט המשמעתי עם העבירות הימיות והעבירות הפליליות — אך זהו ענין ש-נעסוק בו בהזדמנות אחרת).

## איזה עונשים ניתן להטיל?

- העונשים המוגדרים בחוק הם כ-דלקמן: (מן הקל אל הכבד)
1. התראה.
  2. נזיפה.
  3. שליחת חופשת-חוף ל-72 שעות (בנמל אחד או אחדים באותו מסע).
  4. קנס, העומד היום על סך של — 250 ל"י (ולא יותר מ-500 ל"י בחודש).

## החוק מחייב את הימאי להשפט בפני הקברניט

אם עבר "ימאי" עבירה כלשהי, הסמכות בידי הקברניט לשפטו ב-אוניה (סעיף 120). אין הדבר נתון לבחירתו של הימאי הנאשם, תהיה דרגתו אשר תהיה. החוק מחייב, 18 אפוא, את הימאי להשפט בפני ה-

יש והקברניט רשם תלונה נגד ימאי ביומן האוניה וכעבור זמן ראה כי מן הראוי לסלוח או לבטל תלונה — ירשום הדבר ביומן האוניה תוך פרוט הסיבות והנימוקים ויעביר עותק נאמן למפקח על הימאים.

## גם הימאי רשאי להתלונן

בתחילת רשימתי איזכרתי את השוויון של כל אנשי הצוות בפני החוק והסברתי כי רק הקברניט רשאי לרשום תלונה נגד ימאי ביומן האוניה. הוא ורק הוא מוסמך לש-פוט או להעביר לערכאות בחוף. היכן אפוא השוויון? החוק דאג לכך והפקיד "נאמ-נים". יכול כל ימאי להתלונן כנגד כל איש צוות, תהא דרגתו אשר תהיה — אלא שעליו לעשות זאת באמצעות אחד "הנאמנים", שהם: מנהל אגף הספנות והנמלים, בעל

בישראל מצאנו יחס של עבירה אחת לכל עשרה ימאים ואילו בבריטניה, באותה עת, מצאנו עבירה אחת לכל כמה ימאים. אי אפשר להסיק מסקנות מרחי-קות לכת מיחס שונה זה. החוקים שונים, התנאים שונים, המסורת, האנשים ועוד. אבל בלי ספק נוכל להניח שיש לנו עוד הרבה לשפר.

לא אוכל לסיים רשימה קצרה זו בלא לציין כי אל לנו לראות בקב-רניט שלוחם הבלעדי של החוק, ה-סדר והמשמעת, כפי שהוא איננו בעליה היחיד של ההצלחה, או חלי-לה הכשלון, יש לו שותפים. שותפיו הם בראש וראשונה חבריו לפיקוד האוניה — הקצינים. שותפות והב-נה מסייעות בהשגת כל מטרה ובי-ודאי גם בשמירת יחסי ריעות, אח-ריות ויעילות שבשרות בכלי השיט.

## יש מקום לשיפורים

עד כמה ארוכה הדרך לפנינו, ניתן אולי ללמוד מסיקור סטטיסטי של מספר העבירות המשמעתיים של ימאים שנשפטו בחוף בשנת 1979.

## יונית YONIT

שרותים ימיים בע"מ, שער פלמר 1, חיפה. טל. 645013  
MARINE SERVICES LTD., PALMAR 1, HAIFA. TEL. 04-645013  
ת.ד. P.O.B. 34218

Serving the need of shipping in all Israeli ports — round the clock — to the satisfaction of shipowners and Agents.

### Ship repairs:

- Voyage repairs (Hull)
- Deck machinery
- Piping
- Aluminium welding
- Workshop

### Marine Division:

- Any marine job
- Lashing & Unlashing
- Tank cleaning
- Slop & Sludge disposal
- Blasting, chipping & painting

- General services during drydocking
- Marine survey & "Gas free" survey
- Marine Consulting

TEL. AFTER WORKING HOURS: CAPT. A. MOSKOVITCH 04-924577  
MR. D. BITON 04-725157  
MR. F. BEN AHARON 04-913537

# תקנות חדשות בענין ציוות אניות בימאים ישראלים

חאת: טויד ישראל גיל היוטן החשבתי של איגוד קציני הים

כתוצאה ממאמצים בלתי ניל-אים של איגוד קציני הים ואיגוד הימאים הדירוגיים, התקין שר ה-תחבורה מר חיים לנדאו תקנות ה-מחייבות ציוות מינימלי של אניות ישראליות בקצינים וימאים ישר-אליים. שם התקנות, "תקנות הספ-נות (ציוות אניות בצוות ישראל), תש"ם — 1980, והן נכנסו לתוקף בתאריך 30.6.80.

אליבא דאמת, מה שפורסם אינו תואם בדיוק את שאיפותינו ודרי-שותינו, אבל, נחכה ונראה: רצינות התקנות תיבחן במידת מימושן הל-כה למעשה ע"י הממונים עליהן ב-אגף הספנות והנמלים. ברצונם תהיינה אפקטיביות, ברצונם תהיי-נה דפקטיביות, רחמנא ליצלן, ומיד נסביר מדוע.

## למי מתייחסות התקנות?

התקנות מתייחסות לכלי שיט ישראליים שתפוסתם ברוטו למעלה מ-450 טון. כלי שיט ישראליים, פירושו, אלה הרשומים במירשם ה-ישראלי או החייבים רישום במירשם זה לפי חוק הספנות (כלי שיט). מבחינת חובת הציוות מחלקות התקנות את האניות הנ"ל לשני סר-גים: אניות הפוקדות באופן סדיר נמל בישראל ואניות שאינן פוקדות באופן סדיר נמל בישראל.

## נפתח בסוג הראשון

התקנות קובעות שבכל אניה כנ"ל הפוקדת באופן סדיר נמל ב-ישראל יהיו רוב אנשי הצוות, הן בתפקידי קצונה והן בתפקידים אחרים, ימאים ישראלים, היינו או אזרחים ישראלים או תושבים קבר-עים של מדינת ישראל. ולא זו בלבד, אלא שבאניה כנ"ל חייבים לפחות ארבעת התפקידים הבאים להיות מאויישים ע"י ישראלים בנוסף לרב-החובל: קצין סיפון אחד בדרגת חובל ראשון או חובל שני; 2 קציני מכר-נות, מהם אחד קצין מכונות ראשי או קצין מכונות ראשון; קצין רדיו.

## נעבור לסוג השני

בכל אניה שאינה פוקדת באופן סדיר נמל בישראל ישרתו ישראלים בשלושת התפקידים הבאים: קצין סיפון אחד; קצין מכונות ראשי או קצין מכונות ראשון; קצין רדיו. עיניכם הרואות: לגבי אניה כזאת אין חובה לאיש את רוב הצוות ב-ישראלים (כמו לגבי אניות מהסוג הראשון), אלא רק בשלושת התפקי-דים הנקובים לעיל.

תשאלו: מה יקרה כאשר אניה (משני הסוגים הנ"ל) נמצאת בחוץ לארץ — יש הכרח מידי לאיש באותו מקום תפקיד מן התפקידים, המשוריינים לישראל? נניח ש-קצין הרדיו היחיד באניה חלה ל-פתע בחו"ל והובהל לבית חולים שם. מחד גיסא, תפקיד זה משוריין לישראלי, ומאידך יש לאיש תפקיד זה מיידית בלא המתנה.

הפתרון שהתקנות נותנות הוא זה: בעל האניה רשאי לשכור לתפ-קיד הפנוי ימאי זר לתקופה של 30 יום בלבד. לאחר מועד זה יהיה חייב להעסיק באותו תפקיד ימאי ישראלי, בין שהאניה הגיעה בין-תיים לישראל והישראלי עלה עליה כאן, ובין שהאניה טרם הגיעה ל-ישראל ולכן הוטס אליה ישראלי ל-חו"ל כדי לאיש אותה תפקיד. עד כאן הכללים, אבל מטבעו של כל כלל שיש לו יוצאים מהכלל. וגם כאן כך.

## פטור מהכללים — למי וכיצד?

אומרות התקנות שמפקח על ה-ימאים מטעם משרד התחבורה רשאי לתת פטור מקיום הכללים הנ"ל, וכי תוקף הפטור יהיה כפי שיקבע המפקח — אך לא יותר מ-שנה. יתר על כן, המפקח רשאי ל-האריך את הפטור אפילו מעל שנה, לאחר התייעצות עם הצדדים ב-דבר, כלומר עם חברת הספנות, עם איגוד הימאים הנוגע לענין ובעצם עם מי שיראה בו המפקח גורם רלבנטי לענין.

תשאלו: מה השיקולים שיהיו נר לרגלי המפקח בבואו לשקול מתן או אי מתן פטור? — משיבות הת-

קנות: "בבואו ליתן פטור ישקול המפקח את מצב התעסוקה בצי והיקפו, את תכנית ההפלגה של כלי השיט ואת המצב הבטחוני והמדיני הקשור במסלול הפלגתו של כלי ה-שיט, הכל כפי שייקבע בנוהלים עליהם יורה שר התחבורה, בהתייע-צות עם שר העבודה והרווחה". האם יש זכות ערעור כנגד החל-טת המפקח? — כן. תוך 15 יום מיום מתן החלטתו רשאי הנוגע ב-דבר לערער נגדו בפני מנהל אגף ה-ספנות והנמלים במשרד התחבורה וזה רשאי לאשר את החלטת המפ-קח, בשינויים או בלי שינויים, או לבטלה או לתת כל החלטה אחרת במקומה.

## מה דין חברת הספנות הפועלת בניגוד לתקנות?

ניתן להפעיל כנגדה שתי סנק-ציות: הראשונה: מנהל אגף הספנות רשאי להורות לבעל האניה או לקב-רניטה שלא להשיט את האניה מ-נמל כלשהו עד שיקוימו הוראות תקנות אלה. זה מעין "צו מניעה" נגד האניה, צו לאיסור הפלגתה. והשניה: אי קיום תקנות אלה מ-הווה עבירה פלילית שעונשה 6 חוד-שי מאסר או 5,000 לירות קנס. כתבתי בראשית רשימה זו כי ה-תקנות הללו נכנסו לתוקפן ב-30.6.80. אבל שביעות רצונכם, הימ-אים הישראליים, טעונה דחייה ארו-כה לשנה תמימה. וכל כך למה? — הנקראת, "תקנת מעבר", אומרת שכל איש צוות שאינו ישראלי שהיה מוע-סק באניה ערב תחילתן של תקנות אלה ואשר המשך העסקתו הינה ב-ניגוד להוראות תקנות אלה, יראו כאילו ניתן פטור להמשך העסקתו למשך שנה (1) מיום 30.6.80. הווי אומר: ימאי זר שבתאריך 30.6.80 כבר יושב על תפקיד המ-שוריין לישראלי לפי התקנות הנ"ל — מקבל, "חנינה" לשנה עד 30.6.81 ואין עבירה בהעסקתו. אבל לגבי איוש תפקידים שונים שיתפנו מיום 30.6.80 ואילך, או לגבי אניות המ-תופעלות לראשונה אצלנו לאחר

תאריך זה — יש לנהוג לפי התקנות הנ"ל ככתבן וכלשונו, בלי חנינות! ומשפט אחד לסיום: מתקופה לימודי בנימנסיה זכור לי שאת ה-כלל בדקדוק עברי היה המורה מל-מד ב-10 דקות, ואת כל חריגיו בכ-50 דקות.

## מימוש התקנות בידי אנשי האגף לספנות

תקוותנו עזה שהממונים על נר-שא זה באגף הספנות והנמלים לא

יהפכו את התקנות החשובות וה-חיוניות האלה לשיעור בדקדוק עברי, בו הכלל עצמו מצטמצם לכ-חמישית מהפטורים שלו. הון ישראלי עתק הושקע בצי ה-סוחר הישראלי; האין צדק בכך ש-קודם כל וראשית כל יזון ויפרנס את משפחות הימאים הישראליים שאגב, עשרות רבות מהם עומדים מזה זמן בתור לקבלת עבודה — ואין ל-מנהל החדש של אגף הספנות ו-הנמלים, מר שבתאי לוי, ולמפקחים על הימאים באגף, ברצוני להזכיר את מימרת הז"ל: "עניי עירך קוד-מים", ודי לחכימא.

שנת שניפי בנק הפועלים עומדת לרשות לקוחותינו 24 שעות מסביב לעולם. שלוחות בנק הפועלים בחו"ל מועלות ב"ר היתר, בני-יורק, לוס אנג'לס, לונדון, פאריס, באונס איירס ובמרכזים הפיננסיים הגדולים בעולם. לרשות לקוחות עומד צוות מקצועי מעולה ומיומן בכל עיסקי מטבע זר, ייעוץ פיננסי ויעוץ למסחר ויחשקות בין לאומיים. הפריסה האזורית מבטאת את הנדלום המואץ והנמרץ של היקף פעילות הבנק בעולם ואת שיפורם והרחבתם של השירותים הפיננסיים ללקוחותינו. משפילתך קשורה בארצות נוספות תוכל תמיד למנות אל הבנק שלך מעבר לים.



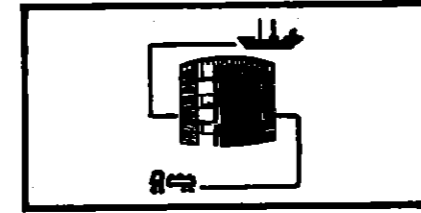
לכל לקוח שלנו יש בנק מעבר לים.

בוא לגדול אתנו

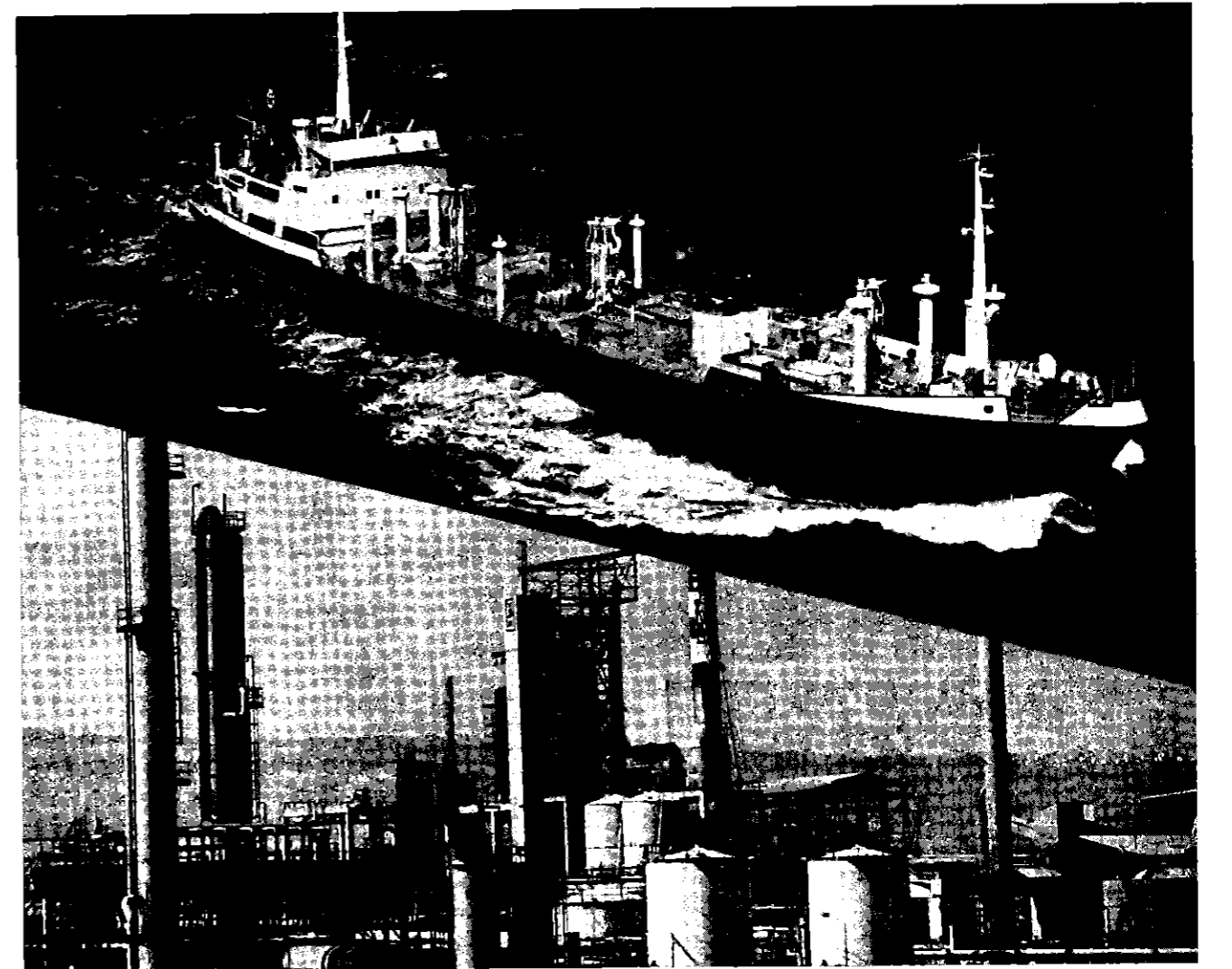
בנק הפועלים

# סיכורה של חברה

**GADOT-YAM LTD.**  
**CHEMICALS TANKERS**  
 22, SHALOM ALEICHEM STREET,  
 TEL-AVIV 61 030, ISRAEL  
 P. O. B. 3196 — TEL.: 04-286262  
 CABLES2: GADOTYAM TEL-AVIV  
 TELEX: 03 - 41328



**גדו-ת-י-ם בע"מ**  
**מיכליות לכימיקלים**  
 רח' שלום עליכם 22, ת"א 61 030  
 ת.ד. 3196 - טלפון: 286262  
 מברקים: גדו-ת-י-ם תל-אביב  
 טלפקס: 03 - 41328



חברת "גדו-ת-י-ם" בע"מ אשר הוקמה בשנת 1964 משתייכת לקבוצת "גדו-ת" בישראל ונמנית על "קבוצת יוחננוף" העוסקת בתעשייה הפטרו-כימית, במסחר, בהובלה ימית ויבש-תית, בניהול מסופים לכימיקלים ובשנוע הכימיקלים בארץ ובעולם. יעודה של "גדו-ת-י-ם" במסגרת ה-קבוצה הוא להפעיל את מיכליות

הכימיקלים אשר בבעלותה ובבעלות הקבוצה ובנוסף לזה לשמש כסוכנת בארץ לכל אניות הקבוצה. הקמתה של "גדו-ת-י-ם" נבעה מ-"ההכרה" שיש בישראל מקום לספנות מקצועית ויחודית אשר תעסוק בענף מיוחד זה של הובלת כימיקלים לים נזילים בצובר. השיקולים היו הן כלכליים מסחריים והן לאומיים ובטחוניים.

אוניותיה של "גדו-ת-י-ם" שונות מהמיכליות המובילות נפט. ההבדל העיקרי מתבטא בכך שהן מסוגלות להוביל מטענים רבים, השונים זה מזה בהרכב הכימי שלהם ובתכונותיהם, באותה מיכלית בתנאים של הפרדה מלאה, קווי שאיבה נפרדים וטיפול שונה בכל סוג וסוג (כגון שמירה על טמפרטורה מתאימה, ערבול וכו').

## אוניות מיוחדות וצוות מקצועי

הובלת מטענים מסוג זה באופן ובתנאים כאלה מחייבת אוניות מיוחדות שתתאמנה ליעוד הזה וכן צוות מקצועי הבקיא בנושאי כימיקלים ובעל רמה מקצועית ומשמעת המתחייבים מעיסוק בנושא מיוחד ורגיש.

אחת המשימות החשובות של החברה היא הדרכת צוותי האוניות בכל הנוגע לטיפול בחומרים אלה.

בית-הספר היחידי הקיים לצורך זה היא החברה עצמה, ואכן במשך השנים היא הצליחה להקים "קאדר" של קצינים בעלי יכולת מקצועית וברמה בינלאומית. החברה מעסיקה כיום כ-90 ימאים ישראלים.

## דגש על נושאי בטיחות

העיסוק המיוחד של "גדו-ת-י-ם" מחייב שימת דגש רב חשיבות על נושאי בטיחות המשתרע על פניו רבים, האוניות והצוותים — ואכן בטיחות מקבלת בטויו מלא בחיי יום יום של האניות, כולל ה-אמצעים המתאימים והתרגולים הרבים. הנושא תופש גם מקום נכבד בהדרכת הצוותים. לזכותה של "גדו-ת-י-ם" יש לציין שבנושא בטיחות היא נושאת תעודה נקיה במשך כל זמן קיומה.

במקביל לעבודה השוטפת מנתלת החברה מעקב ומחקר בקשר לצרכים העתידיים בארץ ובעולם וזאת כדי להתאים התפתחותה היא לצרכים הללו. בכל מערכת הפיתוח מסתייעת החברה במרכזים האחרים של הקבוצה אליה היא שייכת, אליהם גם פונות חברות זרות רבות בבקשות יעוץ וזאת מתוך הכרה בנסיון הרב שנרכש שם בתחום התחנות של "גדו-ת-י-ם". הנסיון ה-

זה שנרכש במשך שנות קיומה של הקבוצה תרם והעשיר את התעשייה והחקלאות בישראל בידע רב והפך לדחף חיובי לקידומה של תעשיית הכימיקלים בישראל.

## 3 אוניות לחברה

השוק הישראלי לבדו (הקטן ביותר) אינו מצדיק אולי השקעה בסוג אוניות זה אשר עלותן יקרה. בעזרת שיבוצו בשווקים אחרים בעולם, ניתן לענות על צרכי התעשייה הישראלית, כלומר מספר גדול יותר של אוניות אשר יענו על דרישות התעשייה לתדירות גבוהה יותר ול-כמויות קטנות יותר (בעיקר עקב עלות המימון היקרה). על משימה זו התגברה "גדו-ת-י-ם" בעצם היותה משולבת בקבוצה המספקת לה שווקים נוספים אלה.

"גדו-ת-י-ם" מפעילה 3 אוניות בתפוסה של בין 2,500 טון ל-20,000 טון מעמס ומשמשת סוכן ל-3 ארניות נוספות של הקבוצה הפוקדות את הארץ. מחזור הצפוי ל-1980 הוא כ-900 מיליון לירות (במט"ח). היקף ההובלות לארץ וממנה מסתכם כיום בכ-350,000 טון לשנה.

**תנאים מיוחדים להצניעים**  
**בשרות צי הסוחר הישראלי**

**רמון**  
**בטוח ופיננסי בע"מ**

יועצים וחתמים בכל ענפי הביטוח שרות יעיל ונאמן

28 שנות נסיון בכל ענפי הביטוח: ביטוח אש, פריצה, דירות ומבנים, מכוניות, צד שלישי ועוד...

ביטוח חיים, תכנון פיננסי למשפחה

משרד ראשי: ת"א, רח' החשמונאים 90  
 טל. 03-255163-4-5

סניף חיפה: רח' הנמל 33  
 טל. 04-644318, 644364, 661637

# על פני שבעת הימים



## הוצאת "לוטוס"

איגודי הימאים הביעו התנגדותם הנמרצת להוצאתה מהשרות על ידי חברת "צים" את אונית הגלנוע הישראלית "לוטוס".

האוניה, שנבנתה בנורווגיה ונמ"סרה ל"צים" לפני כשנה, עלתה כ-17 מיליון דולר. היא פעלה עד לאחריונה בקו הים תיכוני. האוניה הוע"מדה בגלל הצמצום שחל בהובלות מטעני היבוא לישראל וירידה זו מתבטאת ב-20-25 אחוז. כל צורתה של ה"לוטוס" חוץ ממכונאי יורד ממנה.

נציגי האיגודים טוענים כי בעוד "צים" מוציאה מהשרות את ה"לוטוס", היא מוסיפה להעסיק עשרות אוניות חכורות...

דובר "צים" מסר, כי החברה מחפשת פעילות חדשה ל"לוטוס".

## משה לוי מקים רשימה לבחירות הימאים ומאיים להתסיס הצי

מזכיר חטיבת הסיפונאים באיגוד הימאים הדירוגים לשעבר, רבי מלחים משה לוי, הודיע כי הוא מארגן רשימה חדשה לקראת הבחירות באיגוד במטרה להפיל את המנהיגות הקיימת ולסחוף את הימאים למאבק חריף לשיפור מעמדם.

הואיל ופנקס-הימאים שלו נשלל והוא איננו רשאי להשתתף בבחירות, הוא ישמש יועץ של אנשי הרשימה, אלא אם בית-הדין הגבוה לצדק יבטל את שלילת רשיונו, דבר שיאפשר לו להשתתף בבחירות.

במסיבת עיתונאים שערך בחיפה, אמר משה לוי, שלדעתו הימאים הישראלים מקופחים לעומת עמיתיהם בחו"ל. משה לוי אמר שיארגן שביתות בצי הסוחר וינהל את המאבק נגד חברות הספנות בחריפות רבה יותר מאשר בעבר.

להלן טען משה לוי, שמשרד החברה וחברות הספנות חברו יחד

כדי למנוע ממנו לעבוד בצי הסוחר, וזו הסיבה שבטל פנקסו שלושה ימים לפני הטסתו לעבודה באוניה שבבעלות משפחת עופר. לדבריו, הוא הימאי היחידי בצי הסוחר שפנקס הימאי שלו נשלל ממנו. בצי מוסיפים לעבוד אנשים שנידונו על גניבת מטען מאוניה או על הברחת סמים, בעוד שהוא נידון על עבירות קלות, כגון התפרצות לשיבות מנהלי הברות ספנות כדי להשמיע את טענתו, תיו, מעורבות בתיגרות בחוף ואירועים מים להכות אנשים שעמם היה מסוכסך.

## 14 אוניות חדשות ל"צים" מאז סוף 1978

מסוף שנת 1978 רכשה חברת "צים" 14 אוניות-משא חדשות בהשקעה של כ-224 מיליון דולר, מהן ארבע אוניות שנמסרו לה השנה.

פרטים אלה נמסרו לרגל מסירת אונית-המשא "ימה" בת 17,000 טונות מעמס לחברה. אוניה זו היא חד סיפונית, מיועדת להובלת מטעני צובר ובולי עץ, היא נבנתה ביפן לפני שנתיים ונרכשה ע"י החברה הישראלית מידי בעליה במחיר של כ-8 מיליון דולרים.

חברת "צים" רכשה שלוש אוניות מכולה חדשות לקו הארוך.

יצויין, ששתי האוניות הראשונות מסידרה זו הוזמנו בתנאים נוחים משום שהממשלה ההולנדית סיב"סדה עד אז את המספנות בארצה. בינתיים בוטלו הסובסידיות והארץ ניה השלישית נרכשה במחיר גבוה יותר.

חברת "צים" צריכה להזמין עוד שתי אוניות צובר גדולות להובלת פחם. היא עמדה להזמין אותן בארצה תה המספנה, אולם עקב שינוי מדיניות הסיבסוד בהולנד העיסקה לא תתבצע.

## ההתחרות בין מספנות העולם

מספנות יפן התאחדו לקרטל, לפי

דרישת הממשלה והקטינו את כושר היצור שלהן בכ-40%. מניעת ההתחרות בין המספנות היפניות הביאה לעלית המחירים והרעת תנאי הימאים למזמיני אוניות.

יחד עם זאת, יפן עדיין זולה יותר מאשר המספנות המערב אירופיות. גם בחודש פברואר 1980 צעדה עדיין יפן במקום הראשון בשטח בניית אוניות כאשר כ-48% מהאוניות בבניה נבנות ביפן.

המספנות האירופאיות מנסות להתחרות עם המספנות ביפן, אך עקב העובדה שהמספנות היפניות מודרניות יותר ויעילות יותר קשה למספנות המערב אירופאיות להשיג הזמנות בלי עזרה ממשלתית, עזרה זו מתבטאת בעיקר בהקלות אשראי. כאשר למשל ממשלת בלגיה מאפשרת למספנותיה לתת למזמיני ארניות שתפעלנה בדגל בלגי, הלוואה של 80-90% ממחיר הבניה לתקופה של 12-15 שנה ברבית של 1%. המספנות האנגליות מתרעות שיצטרכו להתחסל, אם לא תקבלנה עזרה ממשלתית בצורת סובסידיות.

## נחנכה ספינה לחינוך ימי בחיפה

כלי שיט ששימש כספינת מחקר בים הצפוני ונרכש לפני כשנה בעיקר בכספי תרומות. נחנך בנמל חיפה כספינת לימודים לחינוך ימי.

הספינה נקראת על שמו של רבי חובל זאבי-הים, ותפעל במסגרת מערכת החינוך הימי במשרד החינוך והתרבות. בספינה יש מקום ל-40 חניכים. היא אמורה לקיים במשך שנה כ-20 הפלגות (כל הפלגה 10 ימים) באזורי הים התיכון והים האגאי.

## דגל ישראל הונף על "צים ניו-יורק"

אונית המכולה "צים ניו-יורק", הועברה לדגל ישראל וציוותה הזר הוחלף בצוות ישראלי מלא.

האוניה ניבנתה לפני שמונה שנים במספנה באיטליה. ובהתאם לחוזה



קיים. תכנית האב לשפור נמל פורט-סעיד ולבניית נמל חדש תקח בחשבון את השפעת הנמל על הפעלת תעלת סואץ ולהפך. כן תבדוק התכנית את התשתית והמתקנים שידרשו. החברה האמריקאית תכין תחזית זיות סחר עבור המצרים ותחזית על ההובלה הימית. על סמך תחזיות אלה יוחלט על הקמת הנמל. בנייתן עשויה להמשך 13.5 חודשים וממור-מנת בחלקה על ידי הסוכנות האמריקאית לפיתוח בינלאומי ועל ידי הממשלה המצרית.

### תעלות סואץ ופנמה חדשות לשנות ה-90

בסוף שנת 1980 תפתח תעלת סואץ למעבר אוניות עד ל-150,000 טון מעמס. ממשלת מצרים בקשה את הממשלה היפנית לבדוק אפשרויות להתאמת התעלה לאוניות עד ל-250,000 טון מעמס. כדי למנוע צפיפות בתעלה מציעים היפנים לבנות תעלה מקבילה לתעלת סואץ הקיימת כאשר בכל אחת מהתעלות תהיה תנועה רק לכיוון אחד. התעלה המוצעת ע"י היפנים תבנה מזרחית לתעלה הקיימת באורך של 160 ק"מ ובהוצאה של 1.2 ביליון דולר. התעלה החדשה תוכל להבנות תוך 5 שנים.

כמו כן מעוניינים היפנים לבנות תעלת פנמה חדשה כאשר יעבירו את התעלה בגובה פני הים. התכנית היא לבנות תעלה עמוקה שתאפשר מעבר אוניות מעל ל-100,000 טון ואפילו מיכליות ענק. היפנים חושבים שהם זקוקים ל-5 שנים למח"קר ותכנון ואח"כ לחמש שנים נוספות לבניית התעלה החדשה, ז.א. אם יתחילו השנה, התעלה יכולה להיות מוכנה בשנת 1990. הערכה ראשונה של ההשקעה הדרושה היא בין 8 ל-9 ביליון דולר.

### צפוי גידול של 50% בתנועת האוניות בתעלת סואץ

הנהלת תעלת סואץ צופה גידול 27

בהמשך, לאופי הרבגוני של פעילות החברה בכל ענפי ההובלה הימית, התפרשות הרחבה של קווי ההפלה, גמישות במבנה הציוד וארגון יעיל.

### תכנית פיתוח פורט-סעיד

מחקר גישוש שהוחל בו על ידי PRC Harris Inc מניו-יורק, בודק את אפשרויות פיתוח נמל פורט-סעיד ובניית נמל חדש על חוף הים התיכון או על חוף תעלת סואץ. באלטרנטיבה ראשונה יבדק מיקום הנמל על הגדה המערבית של תעלת סואץ 5-7 ק"מ דרומית לנמל ה-

מכרה 3 אוניות משא מיושנות ושתי מיכליות.

אשתקד התרחבו קווי ההפלה של אוניות החברה נאמר בדו"ח חברת "צים" לשנת 1979 ונוספו להן נמלי פקידה חדשים בעיקר בין נמלי לי אסיה, אפריקה וארה"ב. מאידך נפסקו השרותים הקשורים באיראן. בדו"ח מצויין השקט התעשייתי ששרר אשתקד. השביתות הממושכות (במחצית הראשונה של 1978) עדיין משפיעות על הפעילות המסחרית של החברה.

למרות השפל בספנות, שנמשך מאז 1975, בעוד שמרכיב הדלק הוכפל אשתקד, עלה בידי "צים" לסיים גם שנת 1979 ברווח צנוע, נאמר בדו"ח. זאת יש לזקוף, צויין

לר שנה לפני כן, זאת נמסר לפרסום על ידי הנהלת "צים". הרווח המאזני של החברה היה קצת פחות מ-1.5% ממחזור ההכנסות של החברה, שהסתכם אותה שנה ב-649 מיליון דולר (לעומת 535 מיליון דולר בשנת 1978).

שבעה מיליון טונות מטענים (למעט צובר בהפלגות מוכרות והרבלות דלק) הובילה "צים" אשתקד באניות שבתפעולה. 29% מכלל ההרבלות היו בסחר הבינלאומי בעוד הכנסות החברה מהובלות בסחר הבינלאומי היו 51 אחוזים מכלל הכנסותיה מהובלות מטענים.

אשתקד נוספו לצי אוניות חברת "צים" 7 אוניות חדשות בהשקעה כוללת של 98 מיליון דולר והיא

יצוא חברת הפוספטים יגיע השנה ל-130 מיליון דולר, לעומת 90 מיליון דולר אשתקד. העליה בהיקף היצוא מוסברת בעליית המחירים בעולם ובהגדלת התפוקה. השנה תמכור החברה 2.1 מיליון טונות פוספט, לעומת 1.6 מיליון טונות בשנת 1979.

### 9.3 מיליון דולר רווחי "צים" לאחר מסים בשנת 1979

בשנת 1979 היה ל"צים" רווח מאזני (לאחר מסים) בסך של 9.3 מיליון דולר, לעומת 6.1 מיליון דולר

היה עליה להניף דגל גרמני ולהפליג בצוות גרמני ברובו במשך שמונה שנים. עתה תמו שמונה השנים ו-32 ישראלים החליפו את הצוות הגרמני. "צים ניו-יורק" היא אחת מ-10 אוניות מכולה גדולות שחברת "צים" מפעילה בקו הארוך - ישראל, אירופה, ארה"ב והמזרח הרחוק - בסבוב הנמשך 90 יום.

### אוניה להובלת מיץ פירות

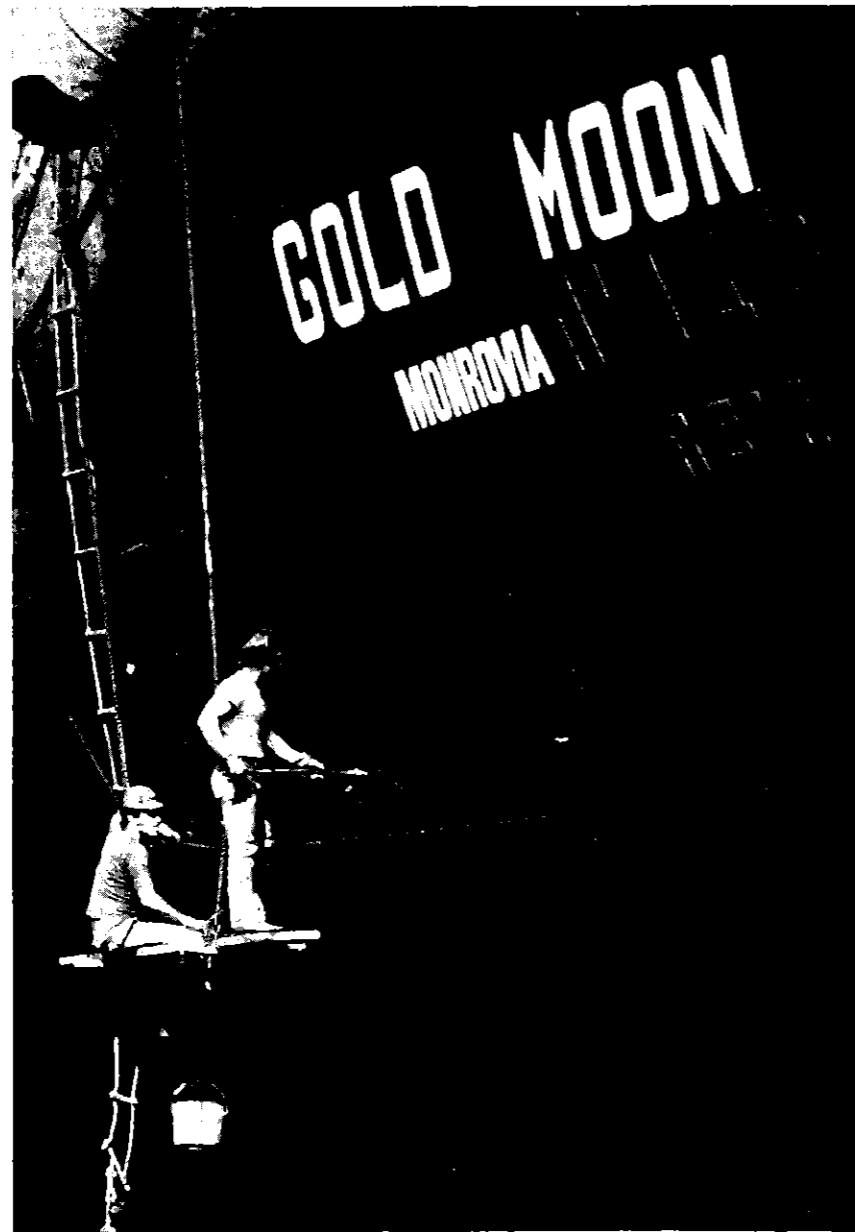
מספנה בלגית השיגה הזמנה מבעל האוניות היווני פרדקס להפוך את אונית המכולות והמטען כללי Bededouro למיכלית להובלת מיץ פירות. שני מיכלים נבנו לתוך האוניה הזו כאשר כל אחד יכול להוביל 390 טון של מיצים. בעית מספנה שהפלדה של המיכלים צריכה להיות ממין מעולה, המיכלים והצינורות צריכים להיות מאוד נקיים. עוד לפני 10 שנים הציעה מכון הישראלי לחקר הספנות למורעצת המיצים הישראלית ולחברת גדות להוביל את מיצי החדרים בצובר במיכלים מיוחדים.

לאור הידיעה הנ"ל על העבודה במספנה הבלגית, יהיה כדאי לבדוק מחדש את אפשרות הובלת המיצים של היצוא הישראלי בצובר, דבר שיכול לחסוך כסף רב ליצואני המיצים.

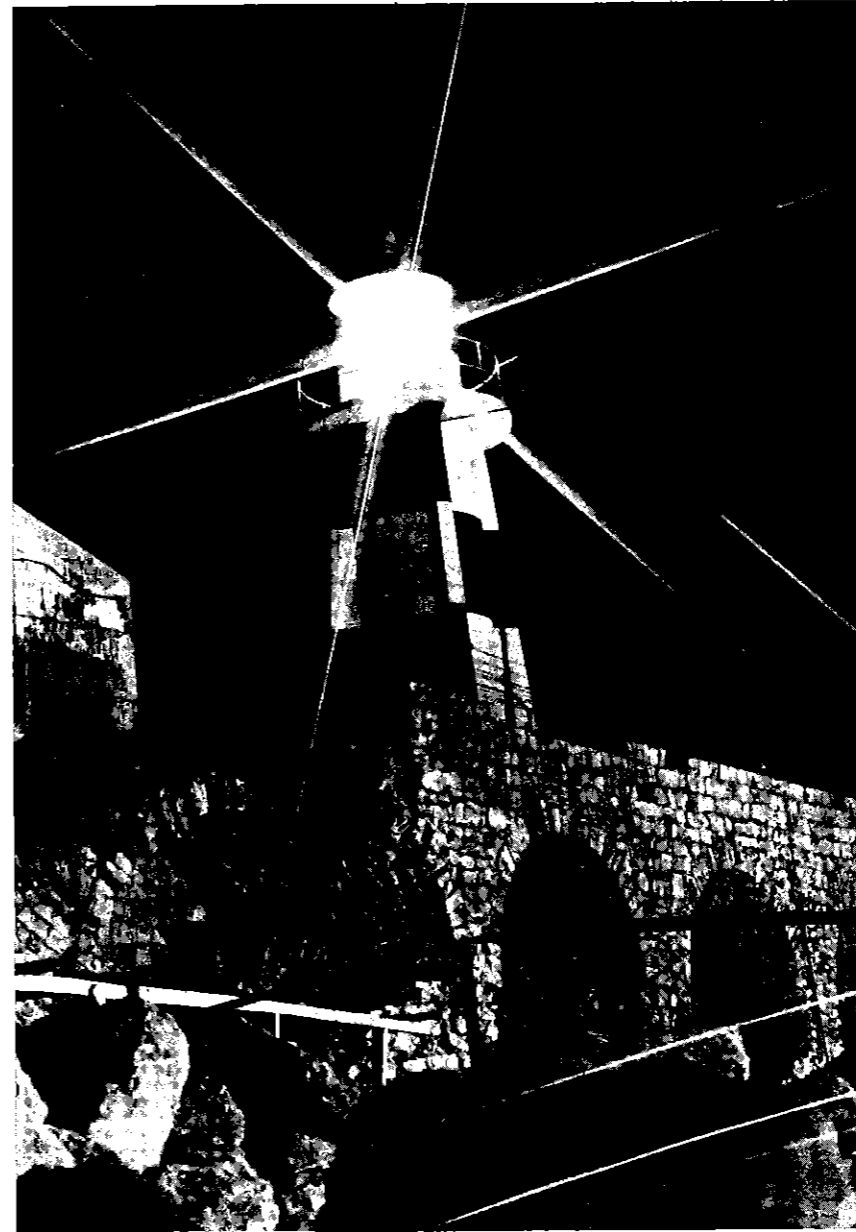
### "פוספטים" עוסקת בספנות

חברת "פוספטים בנגב" הקימה באחרונה חברת ספנות "נגב סטאר" בשיתוף עם "צים". החברה החדשה מפעילה כבר 14 אוניות-מטען והיא מוחזקת בחלקים שווים בין שני הצדדים.

בעקבות הקמת החברה, הוזילה חברת הפוספטים את הוצאות ההרבלה שלה בכ-15 דולר לכל טונה. חיסכון זה, מאפשר לה להתחרות עם היריב העיקרי שלה בשוקי היעולם - מרוקו.



היריב, יתרה מ-100 מיליון דולר.



ליגה לחיפה ומשם לאלכסנדריה. ה" הפלגות ייערכו אחת לשבועיים. ההחלטה על הפעלת הקו התקבלה אחרי בדיקת הפוטנציאל הכלכלי של הקו אשר היתה חיובית.

### הבקוש לפחם עשוי לעודד הזמנת אוניות צובר

הבקוש העולמי לפחם עשוי לעודד הזמנת אוניות צובר חדשות, למרות האמרת מחירי האוניות. בהתאם לסקירה של H.P. Drewry אוניות צובר בגודל של 120,000 טון יוזמנו כנראה במזרח הרחוק ובאי רופה. ההחלטה להזמין אוניות תיקבע על ידי בעלי אוניות חשובים בלתי תלויים או חברות המובילות פחם מזרח אפריקה ואוסטרליה. למשל, תדרשנה 8 אוניות בגודל הזה להובלת פחם לישראל, 4 אוניות תופעלנה על ידי חברה זרה ו-4 על ידי חברת "צ'ים". Drewry מציינת שחברת Shell אשר יש לה מעורבות עסקית בפחם הזמינה מספר אוניות כאלה. חברות גדולות שיש להן חוזים להובלת פחם או עפרות נוטים לפעול עם אוניות של 120,000 טון מעמס בראותן אותן כיעילות ביותר להובלה בנתיבים ארוכים. הגורמים המשפיעים הנם הגידול הצפוי בהובלת פחם בעשור הנוכחי וכן העובדה שאוניות אלה מתאימות גם להובלת עפרות.

כמו כן ישנה התעניינות באוניות מסוג Panamax במעמס של 65,000 טון מעמס שהנן בעלות שוקע נמוך. הדור החדש של אוניות הנושאות עפרות עשויות להיות גדולות יותר מהאוניות הנוכחיות ויקרות הרבה יותר. לדעת Drewry דרישות הסחר תהיינה לאוניות גדולות יותר בגודל שנע בסביבות 250,000 טון.

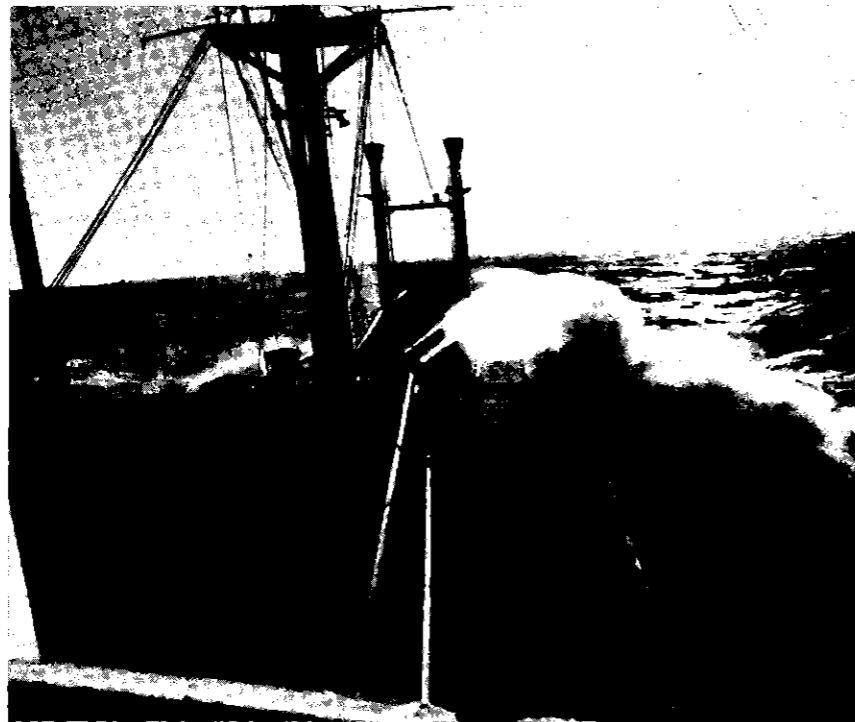
### הערבים עשויים להשקיע באוניות מטען כללי

מדינות ערב עשויות להפנות את מירב השקעותיהן בספנות לאוניות

יגדל בעוד שליש כאשר המספנות תמסורנה את האוניות המצויות ב" בנייה. יש כיום 1972 אוניות גלנוע, במעמס של 6.6 מיליון טון, בנוסף לכך 111 אוניות במעמס של 2.0 מיליון טון, מצויות עתה בבנייה ב" מספנות. גידול צי אוניות הגלנוע נובע בעיקרו מהעובדה שניתן להפיק עיל אוניות גלנוע באזורים בהם ארניות מכולה לא מסוגלות לפקוד עקב מחסור במתקני נמל או בתשתית. באזורים אלה אוניות הגלנוע מתאימות בעיקר עקב אפשרויות הטעינה והפריקה הפשוטות יחסית של אוניות הגלנוע.

### "צ'ים" פותחת קו מטענים סדיר מהארץ לאלכסנדריה

חברת "צ'ים" החליטה לפתוח קו מטענים סדיר מחיפה ואשדוד ל" אלכסנדריה ולהפעיל בקו זה את אונית הגלנוע "יסמין". האוניה בת 6,600 טון מעמס, בעלת כושר הובלה של 130 מכולות, 40 נגררים וכ-250 מכוניות. הפלגת הבכורה היתה ב-16 ביולי כאשר האוניה יצאה מאשדוד, הפ-



### עלייה בנפח הזמנת אוניות חדשות

בהתאם לנתונים שפרסם Lloyd's Register נפח האוניות בהזמנה הסתכם בסוף שנת 1979 ב-28.3 מיליון טון תפוסה, מתוכם 12.7 מיליון טון תפוסה מצויים בשלבי בנייה ו-15.6 מיליון טון תפוסה בנייתן לא החלה עדיין. במרוצת שנת 1979 הוזמנו אוניות בתפוסה של 17 מיליון טון, השעור הגבוה ביותר זה 5 שנים. מתוך האוניות שהוזמנו 41.4% נועדו לרשום לא ב" ארץ הבניה. יפן צועדת במקום הראשון בין המדינות הבונות ליצוא, אחריה צרפת, פולין, שוודיה ואנגליה. המיכליות הוו 30.9% מסך כל האוניות בהזמנה, אוניות צובר 31.1% ואוניות מטען כללי 20.5%.

### צי אוניות הגלנוע

צי אוניות הגלנוע העולמי גדל בצורה משמעותית בשנים האחרונות למרות הקשיים בענפי ספנות אחרים. הצי הקיים גדל ב-3 השנים האחרונות (עד סוף 1979) ב-60% הצי

### צי אוניות המכולה העולמי מוסיף לגדול

צי אוניות המכולה העולמי עשוי לגדול בטווח הבינוני בהתאם לסקירה שפורסמה על ידי מחלקת ה" יעוץ והמחקר של Cargo Systems לדבריהם, הצי העולמי של אוניות מכולה עשוי לגדול מ-2.5 מיליון מכולות 20 רגל בסוף 1978, ל-4.1 עד 4.3 מיליון מכולות 20 רגל בסוף שנת 1985, גידול של 72%. ביקוש ממושך ליחידות סטנדרטיות להובלת מטען יבש מצד מחכירים, חב"רות ספנות ואחרים יתמוך בגידול החזוי, אך הדרישה הגדלה למכירת מתמחות, במיוחד מצד חברות החוכרות ציוד תתרום גם היא לגידול הצפוי בצי המכולות. הדו"ח מציינת שבו בזמן שבעבר הגידול נבע בעיקר מביקוש יציב למכולות ל" מטען יבש, חשיבות המכולות המתמחות כמכולות קירור, מכולות עם בדוד, מכולות מיכל, מכולות ללא גג וכו' תגדל בהתמדה.

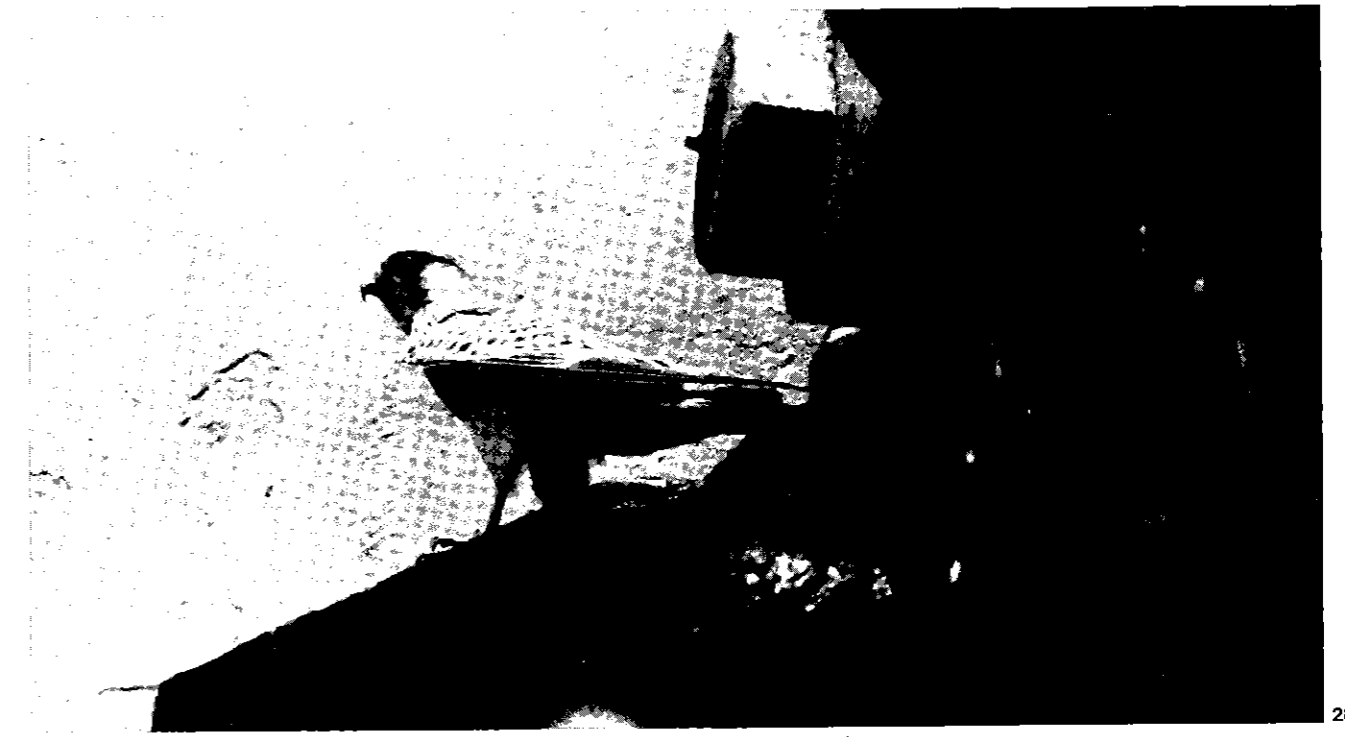
שינוי קווי הפעלה שתרים הרבה לגידול בסחר המומכל עשוי להיות בעל חשיבות נמוכה יותר, ואילו שינוי במטענים יתרום בעיקר לגידול הצפוי.

### אוניות עם מהירות מוקטנת לחסכון בהוצאות

בהתאם לאדריכל ימי העובד עם מספנות Wartsila הפינית, אוניות גלנוע ומכולה הנבנות במיוחד עם מהירות מוקטנת עשויות לחסוך בהוצאות בצורה נכרת. לדבריו ניתן לקצץ בהוצאות על דלק באוניות גלנוע בשעור של 22% ובאוניות מכור לה בשעור של 27%. אך לדבריו מתעוררת השאלה באם קונים פוטנציאליים יהיו מוכנים לקנות אוניה אטית יותר מהאוניות המופעלות על ידי מתחריהם. לדבריו גם מחיר הבניה עשוי להיות נמוך יותר עקב משקלה הקל של האוניה. לטענתו בהנחה שהוצאות ההפעלה האחרות לא משתנות וכל קבולת ההובלה נשארת ללא שינוי, ניתן לחסוך 14% מסך ההוצאות הכלליות. כמו כן לאוניה האטית יציבות וגמישות יתר. בית הסיפון ממוקם באוניה האטית בחלק האחורי, במקום ב" חלק הקדמי באוניות המהירות. כבש האוניה מצוי בחלק הקדמי ב" מקום בחלק האחורי באוניות מהירות. השטח עבור המטען הנו מלבני ואילו באוניה המהירה השטח הות"אם לקו הנסיעה.

של 50% בתנועת האוניות בתעלה, כאשר יגמר בחודש אוקטובר שלב ההרחבה הראשון, האמור לעלות 1.2 בליון דולר. ההנהלה בודקת את תעריפי המעבר בתעלה כדי למשוך אוניות גדולות לעבור בתעלה. בחר"זש יולי 1979 עודכנו לאחרונה תעריפי המעבר בתעלה, ואז הועלו התעריפים עבור אוניות קטנות ו" אילו תעריפי המעבר לאוניות גדולות נשארו ללא שינוי. על מנת להגדיל את תנועת האוניות בתעלה ואת ההכנסות הנובעות מהמעבר, צריכה התעלה לזכות בחלק מה"סחר העובר בנתיבים יבשתיים ו" למשוך אוניות העוברות עכשיו דרך כיף התקווה הטובה. כשלב ראשון נפתח בחודש מרץ קטע חדש ה" מאפשר בו זמנית מעבר בשני הכי"וונים ב-1/3 מהתעלה. בנית המעבר, שעלתה 50 מיליון דולר, תוכננה על מנת לאפשר לאוניות גדולות ל" עבור בתעלה מבלי להמתין 8 שעות בפורט סעיד.

ב-1966 עברו בתעלה 66 מיליון טון של מטען יבש ו-200 מיליון טון של דלק, ב-1979 עברו בתעלה 260 מיליון טון יבש ו-700 מיליון טון של דלק. עם העמקת התעלה יש להניח שכמויות הדלק שתעבורנה בתעלה תוכפלנה.





## אל מזכירות איגוד הקצינים

# אני סבור ש...

## מבעיותיהם של אלחוטאים ראשיים

בינתיים, מרגישים האלחוטאים הראשיים כמו כדור טניס אשר נזרק מצד אחד לשני כשהמצב של אי-צדק נמשך לקראת חתימת ההסכם השלישי.

אני מצידי אמשך במאמצי לתקן את האבסורד, אבל לומר את האמת אני מרגיש כמו דוד העומד בלתי חמוש נגד גולית החמוש ב- נשק אוטומטי. אני אישית מאמין כי כל עוד החברות לא תחלטנה ל- תקן את העוול, הוא ישאר, מאחר והמועצה שיש בה 3 נציגים לסיפון, 3 נציגים למכונה ורק נציג אחד ל- אלחוטאים ונציג אחד לקציני משק — לא תוכל לעולם לשנות זאת, ואני מאמין כי הם בכלל לא מעוניי- ניים.

אני יודע כי אלחוטאים ראשיים בחברות הינם מאוכזבים כמוני, אבל אני מבקש מהם לא להרשות לאכזבתם להשפיע על ביצוע עבוד- תם בשום צורה שהיא ולהמשיך ל- עבוד מתוך מחשבה כי טעותם של אחרים אינה מצדיקה טעות מצד- דם.

למזכירי האיגוד אני מזכיר כי הם מיצגים את כל הקצינים ואסור להם להקריב תמיד את המיעוט. לחברות אני אומר: אם ברצונן להראות עד כמה הן מעוניינות לשפר את תנאי החיים בים, אז תקנו את ההפליה הקיימת ושימו סוף לתיס- כול הקיים בין אחדים שבין קציני- כם כתוצאה מהזנחה.

דוד יחזקאל  
אלחוטאי ראשי

הנני כותב מכתב זה כשבכוונתי לדווח לכל הקצינים — ובמיוחד לאלחוטאים — על השתלשלות העניינים בקשר למשכורתם במס"ח מאז השביתה בשנת 1978.

תהיה כל התנגדות משני הצדדים לתקן את העוול שנעשה לנו. למרות הכל כשההסכם החדש נחתם בשנה שעברה ההבדל במשכר רות בין קצין ראשון לאלחוטאי רא- שי נשאר, אף-על-פי שהשכר של אל- חוטאי יחיד תוקן לשכר מקביל ל- קצין שני.

בפגישה האחרונה של המועצה, בדצמבר 1979, שטחתי טענתי זו ר- הוחלט פה אחד לדרוש שוויון. אבל שוב בחתימה הסופית איני רואה כל שינוי. לזכותם של המזכירים עלי לומר שלפחות הם ביקשו מכל חברי המועצה להצביע, וההצבעה למטרת חתימת ההסכם החדש היתה: 5 בעד, 2 נגד ואחד נמנע.

ברצוני שמכתבי זה אל האיגוד יפורסם ברוח „אינני מסכים לחתי- מת הסכם השכר לשנת 1980/81 בתנאים אשר נחתמו ביום 6.5.80 כל עוד דרישת האיגוד לשוויון שכר של אלחוטאי ראשי וחשמלאי ראשי לשכר של קצין ראשון לא הושג".

עלי להוסיף כי סרובי ביחד עם סרובו של נציג הכלכלים הראשיים לא היה בעל משקל כי אנו במיעוט של 2—6 לעומת הקצינים האחרים. ההסבר שניתן ע"י האיגוד הוא כי החברות אינן מסכימות לתקן את העוול וכי אינם מוכנים לשלם עבור העוול שנעשה בעבר.

מיד אחרי השביתה, הכינו חב- רות הספנות טבלאות שכר זמניות שבהן נקבע שכר של —950 דולר לחודש לקצינים ראשונים, —850 דולר לחשמלאי ראשי, —750 דולר לאלחוטאי ראשי, ולקצין שני כולל כל ה- דרגות המקבילות לו —690 דולר, ולאלחוטאי יחיד —650 דולר.

כחודש או חודשיים אחרי שנחתם ההסכם על 2.9% הועבר הסכום ל- איגוד לשם חלוקה בין הקצינים. אחד מאנשי הכספים של האיגוד ב- יחד עם שני „אנשי כף" שלו במוע- צה החליטו לחלק את הכסף בין כל הקצינים, להוציא קציני אלחוט. דבר זה נעשה ללא נוכחות או הס- כמת קציני האלחוט במועצה. ה- הסכם הסופי הראה שקצינים רא- שונים קבלו בין 970—950 דולר, חשמלאי ראשי 900—850 דולר, גז- בר ראשי 800—750 דולר, כשאלחר טאי ראשי נשאר במשכורת של 850 דולר ואלחוטאי שני ב-20 דולר פחות מאשר דרגות מקבילות לו.

מאז תחילת השנה שעברה אני בעצמי זימנתי פגישות של קבוצות אלחוטאים עם מזכירי האיגוד, ה- „אומבודסמן" של חב', „צים" וראש אגף הצוות מר חיים צוקר על מנת להציג את טענותינו. ניתנו לנו הב- טחות שונות אשר מהן הבנו כי לא

## חוזה עם „צים" ל-15 שנה להובלת פחם לחב' החשמל

ועדת הספנות של חברת החשמל החליטה לחתום על חוזה להובלת פחם עם חברת „צים" שתיכנס ל- עיסקה במשותף עם חברת „אטלנ- טיק" וחברת „אליים".

בהתאם לחוזה שייחתם בינה ובין חברת החשמל תוביל חברת „צים" פחם במשך 15 שנה באוניה חדשה בת 140,000 טונות מעמס. היקף העיסקה 13—15 מיליון דולר לשנה, בהתאם למספר ההפלגות. „צים" פועלת בשותפות עם חברת „אטלנטיק" ושני הצדדים יקבעו ביניהם את תנאי השותפות. חברת „אליים" תוביל את הפחם באוניה בת 120,000 טונות. נודע שהיקף ה- עיסקה עם חברה זו הוא כ-12 מ- ליון דולר לשנה. האוניה של „אל- ים" תקיים חמש הובלות בשנה.

לחברת „אטלנטיק" יש אופציה לבניית האוניה החדשה, במספרה ספרדית. חברת „אליים" תסב מיכ- לית למטרות הובלת הפחם. בהת- אם לחוזה שייחתם יתחילו החברות להוביל את הפחם בסוף 1981 או בתחילת 1982. חברת החשמל כבר חתמה על חוזה להובלת הפחם עם חברה אמריקאית „נביוס" שתוביל 700,000 טונות בשנה במשך חמש שנים. כל החוזים הללו מבטיחים לחברת החשמל הובלת 2.2 טונות פחם בשנה, והיא תחתום על חוזים להובלת עוד 1.3 מיליון טונות ב- שנה, לקראת הפעלתה של תחנת הכוח החדשה בחדרה.

בהתאם ליו"ר האיגוד הצרפתי של בעלי אוניות, מנה צי הסוחר ה- צרפתי בסוף שנת 1979, 411 אוניות לעומת 438 אוניות שנה קודם לכן, ירידה נוספת הנה בלתי נמנעת. גם אם מספר בעלי אוניות הצליחו ל- כסות חובות לזמן בינוני להזמנת אוניות בחו"ל והמחזור ב-1979 עלה במעט על זה של 1978, מצב הענף רחוק מלהיות טוב.

לא נראה באופק פתרון לעלות הגבוהה של אחזקת צוות צרפתי ל- עומת העלות של צוות בריטי ואשר מוערכת על ידי גורמי ספנות בכ- 1,000 דולר ליום עבור אונית משא סטנדרטית.

בהתאם לדו"ח השנתי שפורסם על ידי האיגוד, 8 אוניות בתפוסה של 358,000 טון, כולל שתי מיכליות שתפוסתן הסתכמה ב-277,000 טון נמסרו ב-1979, ורק 8 אוניות בתפר- סה של 123,000 טון, הכוללות 5 אוניות מכולה, 2 אוניות גלנוע ואר- ניית נוסעים אחת אמורות להמסר השנה.

למעשה, בעלי אוניות צרפתיים חופשיים להזמין אוניות בחו"ל, אך במציאות נסיון זה נכשל עקב עכר- בים אדמיניסטרטיביים שצצו מצד הממשלה הצרפתית המעוניינת שה- הזמנות תמסרנה למספנות בצרפת גם אם הן יקרות בהרבה.

ב-1.7.79 כלל צי הסוחר הצרפתי 99 מיכליות (בתפוסה של 7.7 מ- ליון טון), 45 אוניות צובר יבש (ב- תפוסה של מיליון טון) ו-174 אר- ניית מטען כללי (בתפוסה של 0.75 מיליון טון).

מטען כללי ולא למיכליות על אף החשיבות הכלכלית של הדלק לכל- כלת המדינות הללו. נתונים אלו נתקבלו ממחקר שנעשה על ידי משרד הליגה הערבית בלונדון שבדק את התפתחות ענף הספנות במדינות החברות בליגה.

פיתוח קווי ספנות ערבים החל עם הקמת החברות הנ"ל: Pan Arabian Shipping Co., United Arab Shipping Co. (USAC), Arab Maritime Transport Co.

הליגה הערבית מעוניינת לא רק באוניות שתהיינה בבעלות ערבית כי אם גם באוניות המאוישות בצוות ערבי. לטענתם, בעיה זו עוצרת את התפתחות קווי ספנות ערביים. ה- התקדמות נעצרה גם עקב החלטת הליגה לעזוב את האקדמיה המצ- רית באלכסנדריה בעקבות השלום בין מצרים וישראל. במקום האק- דמיה המצרית באלכסנדריה יפתח

בדרגיה בחודש ספטמבר ביי"ס ימי חדש לאמון ימאים. IMCO יספק את חבר המדריכים. שתי בעיות עקרויות עומדות בפני מדינות ערב בבואן לבנות כוח-אדם ימי לאיוש צי סוחר. במדינות בהן יש אוכלר- סיה אין מלאי מספיק של עובדים וכן קשה להציע תנאי עבודה טובים מספיק שימשכו עובדים אפשריים לעבודה בים. המדינות הלהוטות ב- יותר להרחיב את הצי שלהן הן מדינות המפרץ הפרסי, אלג'יריה ר- תוניס.

## הצי הצרפתי עשוי להוסיף ולקטון

# ליים LAYAM

חברת ליים בע"מ, ספקים לאניות ולסגל דיפלומטי, שווק סחורות פטורות ממכס, יבוא, סוכנויות

שד' פליים 7-9, ת.ד. 1312, חיפה 31 000

טלפון 66 83 64, מברקים: ליים חיפה,

טלקס בינלאומי: 46 688 טלקס בארץ: 46 827

סניפים: ירושלים, תל-אביב, אשדוד, אילת

# הים לפניך, עוגן הרימה... משירי קצין ים

## בבוקר, אחרי הסערה

## לילה על החוף

שמש,  
ששולחת קרניים מתנצלות  
וחמימות,  
אשר  
שוטפות וממרקות את המים  
המבהיקים ברכותם ללא  
רבב ופגם.  
ומין שלוה אשר חובקת את  
המים,  
ומציפה את האוויר אשר  
רובץ  
במין קלילות על היקום  
ומפזר ניחוח של רעננות  
בבוקר,  
שאחרי הסערה.

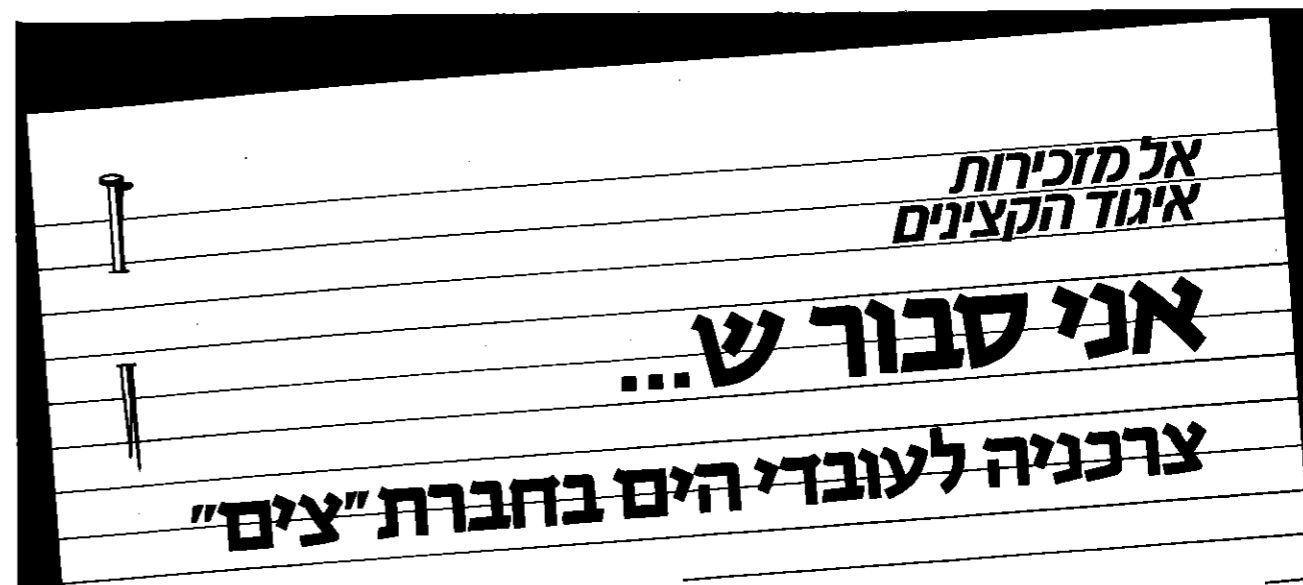
## מפרץ כחול אפור

מפרץ כחול, אפור,  
המשתרע בין זכרונותיו  
עטור הרים  
אשר סוגדים לזכרונות  
בכתר שלג בתולי, נישא מעל  
חורבות  
של זכרונות  
ואניות המגיעות אל המפרץ  
צופרות,  
כמו לכבודם של זכרונות  
אשר  
חיים עדיין ומתים כבר,  
בתוככי מפרץ  
כחול אפור,  
בין סלמיס לבין אתונה.

דממה  
מופרעת בצפירה ממרחקים  
ורחוב טובל באפלולית קרה  
בשעות לפני המעבר  
בין ליל לאור יום,  
ויצאנית נשענת על פנס  
מאיר באור עמום  
של נסיון  
להעלים תווי פנים  
מפהקות  
מאופרות, חדגוניות ונשכחות  
ואוושתם של צעדים כושלים  
של ימאי שתוי  
אשר חוזר אל עולמו  
מלילה  
על החוף.

## ברגע התרת החבלים

שנאה ואהבה  
המהולים ברגע התרת החבלים,  
שנאה ואהבה  
ברגעי משמרת  
מתמשכת אל אין סוף לילות דומים  
שנאה ואהבה  
בישיבה בבר חשוך ומפוקפק  
בזרועותיה של אישה זרה,  
בעיר זרה,  
בין אנשים זרים.  
שנאה ואהבה  
בחזרה כושלת, מתנדנדת, שגרתית  
לאניה,  
שנאה ואהבה  
המהולים ברגע התרת החבלים.



### תשובת המזכירות

דברי הכותב ביסודם הם אמת  
חיה. הנושא ושמו צרכניה היה  
רדום ובשבועות האחרונים נעשתה  
מצידנו פעולה שכתוצאה ממנה אנו  
תקוה שנושא הצרכניה ימצא את  
פתרונו המהיר. בנושא פער המשכר  
רות בין המפליגים בים לעובדי ה'  
חוף התשובה ניתנה בדו"ח המזכיר  
רות.

הביוקרטיה מתנפחת והולכת. שאל-  
תנו היא אילו צעדים דרסטיים נעשו  
בחברה בין עובדי החוף בהקשר  
זה? האם הצרכניה המסובסדת ע"י  
החברה צומצמה, או שפוטרו עקב  
מחסור במטענים עובדי חוף? או  
אולי רק עובדי הים נקראים לשאת  
בנטל החסכון ואינם מפליגים עקב  
צימצומים והשבתת או מכירת  
אוניות.

אריה בנדרסקי  
מכונאי ראשי

אל מזכירות  
איגוד הקצינים

אני סבור ש...

צרכניה לעובדי הים בחברת "צים"

מאז כהונתו של המנכ"ל הקודם,  
מר קשתי ז"ל, כאשר ניתנה לנו ה'  
טחה מפורשת כי לעובדי החברה ה'  
קבועים בים תינתן זכות קנייה ב'  
צרכניה — ועד היום, אין תזוזה ב'  
נושא זה.

אפילו לא נעשה צעד קדימה ב'  
ענין ואלו הנמצאים בחופשה או ב'  
המתנה במשכורת חוף אינם רשאים  
לקנות שם.

ענין זה הינו אפלייה חברתית מ'  
מדרגה ראשונה למרות כל הקור-  
סים על יחסי אנוש וצדק חברתי  
המתקיימים ע"י חברת "צים".  
ענין זה נוגע לנשותינו וילדינו.

כהערת אגב — פער המשכורות  
כיום לפי ההירארכיה החברתית ל'  
אורך כל השנה איננו מה שהיה  
פעם, וזכות עובדי החברה בים ל'  
קבל את מה שעובדי החברה בחוף  
מקבלים (ישנו חוג מסויים החבר  
באיגוד הימי ומקבל את תנאי עוב'  
די החוף, קרי קנייה בצרכניה).

על-מנת להזיז ענין זה, הריני  
מציע להעביר את העניין ל"כלבר-  
סק" בטלוויזיה הישראלית כאול-  
טימטום.

להזכירכם: עקב מצב חברתנו, יש  
לחצים בכל מקום לחסוך, אולם מה  
שמסתבר הוא שרק ציבור הימאים  
נדרש לחסוך בים ולהפסיד ימי  
ששישבת בנמלים, בגלל נסיעה אי-  
טית החוסכת דלק. משום מה לא  
ראינו בים אף אוניה אחרת הנוסעת  
לאט מסיבה זו.

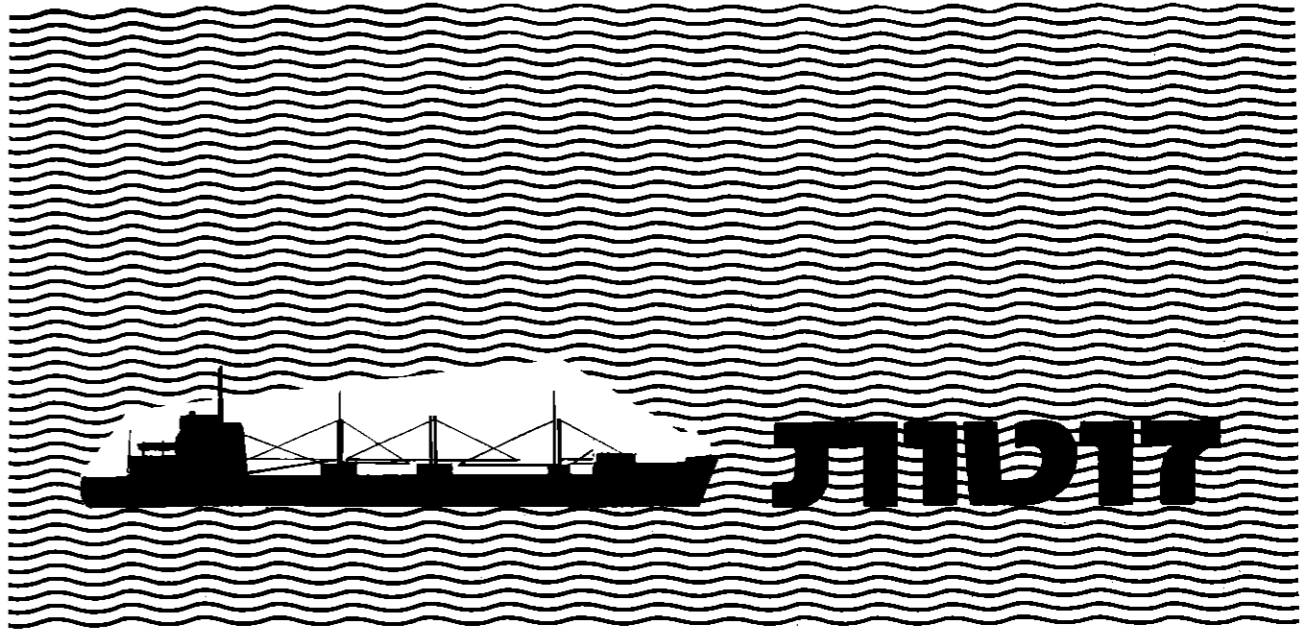
הסיסמה "סע בים וראה את ה-  
עולם" איבדה את משמעותה. אנו  
32 נדרשים לנסוע לאט אולם בחברה

## סוכנויות יוגוסלביות לסחר ולספנות בע"מ

סוכנים כלליים של חברות ספנות יוגוסלביות

קו קבע יוגוסלביה—ישראל  
האניות תחת דגל יוגוסלבי

חיפה, רח' הנאמנים 2, ת.ד. 1257  
טלפונים 524296/7/8, טלקס: 46868  
מברקים: יוגואנט



### בחזרה לספינות-המיפרש

תריסר מדינות, ביניהן יפאן, ארצות-הברית ודנמרק, נתונות בימים אלה במירוץ לבניית מיפרשית-המשא המחודשת, בניסיון להמיר את הדלק המתייקר והולך ברוח, שאותה מספק בינתיים הטבע לכל דורש ללא תמורה. אם יצליחו לבנות דגם שיענה על צורכי הספנות המיסחרית, יעשו מיכליות-הענק וספינות-המשא הממונעות את דר-כן למיגרשי הגרוטאות ועמן יסתל-קו גם מיפגעי הזיהום שהן גורמות. ייתכן מאוד, סבורים מהנדסים ימיים, שהספנות המיסחרית עושה את דרכה בחזרה לספינות-המיפרש. "אנשים רבים חושבים בטעות ש-ספינות-המיפרש עברו מן העולם עם נלסון", אומר מייק וילובי, מהנדס ומעצב-ספינות בריטי, וללא ספק אחד התומכים הנלהבים ביותר ב-חזרה לשימוש בכוח-הרוח. "אבל למעשה הן שייטו בימים עוד בשנות העשרים, ורק מחירי הדלק הזולים דחקו אותן ממקומן בים". חלומו של וילובי, שכבר קרם עור על גבי הנייר, הוא "שושנת-הרוח חות" — ספינה בעלת חמישה תרי-נים שתכולתה 12 אלף טון ואורכה 145 מטרים. היא תהיה בעלת שלד

פלדה ותשמש ספינת-משא או מיכ-ליה — לפי הצורך. מה שיבדיל אותה מספינות המאה הקודמת יהיה המיכשור האלקטרוני, והמח-שב הבלתי-נמנע שינווט אותה בנתיב הנכון ויתמרון את מפרשיה. מנועי-דיזל פשוטים שיותקנו בה ישמשו רק למיקרי חירום ולשם כניסה ל-נמלים. החסכון בדלק הופך את "שושנת הרוחות" ואחיותיה-שברדך לאוב-ייקטים נכספים, ואת הפיתוי הזה מפעיל וילובי כדי לקבל תמיכה אמריקנית לפרוייקט. אלא שהוא אינו הזים היחיד בשטח. היפאנים, למשל, נרתמו גם הם למשימה, ב-מרץ התוקפני האופייני להם, וב-ימים אלה הם בוחנים את יתרוני-תיה של ספינה משולשת-תרינים, שאת מיפרשיה מתמרנים מנועים חשמליים. במספנות טסו היפאניות מעמידים את כל חידושי הטכנולו-גיה לשרות התוכנית, שתכליתה לפתח מיפרשית-משא שתחצה את הימים בעילות מירבית, תוך צרי-כת דלק מינימאלית, כשבבטנה משא רב ככל האפשר.

ארה"ב ודנמרק גם הן אינן יוש-בות בחיבוק-ידיים וגם במספנותיהן עוסקים בבניית מיפרשיות-משא או מיכליות-מיפרש. הן בעלות ששה תרינים, תכולתן הצפויה 17 אלף טון וגם שם אין מערבים נוסטאל-גיה בתהליכי החזרה לעבר המפואר של ספינות-המיפרש, ומציידים אותן

במיטב המיכשור ההידראולי וה-אלקטרוני לניווט ולתפעול המיפר-שים. האופטימיים אומרים שלא מן הנמנע כי עד סוף העשור יקום צי-מיפרשיות שיתפוס את מקומן של זוללות-הדלק העכשוויות, אבל לעו-מתם טוענים אחרים שהחסרונות ינטרלו את היתרונות, והחיסרון העיקרי הוא קצב-המסע האיטי.

למרות זאת, אומרים המצדדים, ירד מחיר התובלה הימית, לאחר חישוב הפרשי המהירות, ב-20 אחוז לטון, וזה נכון להיום. בעתיד אף תעלה הריווחיות משום שמחירי הדלק, כידוע, עדיין עולים.

"טפשי לבזבז דלק יקר כל כך כדי להניע ספינות, כשהרוח יכולה לעשות זאת למעננו", אומר וילובי וצריך להודות, שקשה להתווכח עם השכל-הישר הזה.

**הכובע שיציל את האוניה**

אלף מארקים — קרוב ל-30 אלף ל"י — שולמו בעיר הנמל המערב-גרמנית ליבק — תמורת כובע. למה כובע? כי זאת היתה מצ-

חיית-הנוטים המפורסמת של ה-קאנצ'ר הלמוט שמידט. הוא תרם אותה למכירה פומבית, שפדיונה נועד להציל ולשפץ את האוניה "פאסאט", ספינת-המיפרשים ה-מסחרית הגרמנית האחרונה השטה במימי הים הבאלטי.

הקאנצ'ר רשם בכתב ידו על ה-סרט הפנימי של הכובע: "הצילו את "פאסאט". לשם הצלת הספינה יש צורך ביותר מאשר בכובע: סכום של כ-1.2 מיליון מארקים. אך אל דאגה: במלתחתו של הקאנ-צ'ר שמידט עוד חמישה כיסויי-ראש מאותו דגם...

### אוניית-אוצר ובה מיליארד דולר על קרקע ים-סין

צוללן שקיווה בעבר לגלות את מקומה של אוניה יפאנית שטבעה במלחמת העולם השנייה, אמר כי הסינים הצליחו לגלותה והם מוצי-אים מתוכה עכשיו טונות של זהב, יהלומים ומתכות יקרות-ערך.

האיש הוא ביל באנטון, צוללן מ-סאן דיאגו, קליפורניה. הוא אמר, כי אינו מופתע כל עיקר מן הידיעות המתקבלות מסין דרך יפן, כי הסי-נים הצליחו לגלות את האוניה, "אווה מארו", ולהתחיל בחילוץ מטענה יקר-הערך.

באנטון מסר, כי בין השאר היה באוניה מטען של מטילי אבץ שער-כס נאמד ב-57 מיליון דולר. לפי האינפורמציה שבידו כלל מטען ה-אוניה מלבד האבץ גם 12 טונות פלטינה, 2,000 טונות טונגסטן, 2,000 טונות עופרת, 800 טונות טי-טניום, 150 אלף קאראט יהלומים גולמים ומיליון אונקיות זהב, כולל 16 טונות של מטבעות זהב.

האוניה "אווה מארו" הפליגה ב-1 באפריל 1945 על פני הים הסי-ני, מיבשת אסיה חזרה ליפן. היתה מוסווית כאוניית-בית-חולים ומסו-מנת בסימני הצלב האדום, אבל ל-אמיתו של דבר היתה טעונה שלל

שנלקח על ידי היפנים באסיה. בדרך טובעה האוניה על ידי הצוללת ה-אמריקאנית "קווינפיש".

באנטון, אחד מחברי צוות הצלי-לה "סילאב 2" משנת 1965, הקדיש שנים לחקר תולדותיה של האוניה ומטענה.

"קרוב לוודאי כי הסינים עובדים מזה שנתיים ומעלה על חילוץ ה-"אווה מארו", אבל אני מסופק אם אכן כבר עלה בידם למצוא את כל האוצרות שהיו טמונים בה", אומר באנטון. "הם גילו את האוניה בלי עזרתי ועכשיו הם מחלצים מתוכה את מיטען האבץ. יש בדעתי לעזור להם ככל יכולתי. הוכח כי צדקתי בענין האבץ, עכשיו אני רוצה כי תוכח צדקתי גם ביחס למתכות היקרות".

באנטון אומר, כי בחדר הכספות נמצא רק חלק מן האוצר ואילו היתר חבוי במקומות אחרים באו-ניה. הוא הביע את נכונותו לסייע לסינים להגיע אל המטמון ואינו מבקש כל תמורה בשכר טרחתו.

"ערכם של הזהב, הפלטינה וה-יהלומים מגיע כיום למיליארד דו-לר, בלי להביא בחשבון את הערך הנומיסמטי של מטבעות הזהב", אמר באנטון.

לדבריו עלה בידו לשים יד על עותק התכנית ההנדסית של ה-"אווה מארו" והוא מוכן להעמיד את התכנית הזאת לרשות הסינים. באנטון טוען, כי העותק שבידו הוא היחיד בעולם.

**34 אלף ק"מ בספינת עץ**

שלושה מערב-גרמנים החלו ב-שייט הרפתקני בספינת עץ מדרום-מערב הודו להונג-קונג ואחר כך ל-עיר הולדתם ברמן.

בצוות שני אחים, קית ומרד קרו-גר וידידם יארלמוט שטראהל. נת-לוו אליהם שני הודים שעזרו בבניית הספינה ששמה "ואסקו דה גאמה"

על-שם החוקר הפורטוגלי המפור-סם שהיה האירופי הראשון שהגיע ב-1498 לחופי הודו.

אם יעלה מסעם יפה, יעברו 34 אלף ק"מ. כפי שנהוג בפולחן הודי מסורתי, שיכרו אגוזי קוקוס, וביק-שו שתשרה עליהם ברכת האל.

השלושה תיכננו להגיע לברמן בסוף השנה הבאה או בתחילת שנת 1982.

### 67 ימים על רפסודה

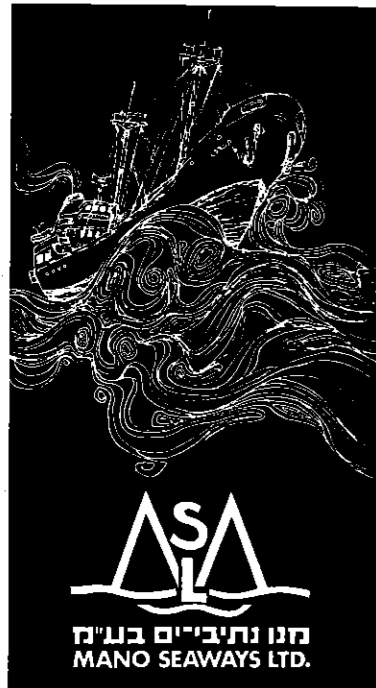
אשה הולנדית ובן-זוגה הבלגי הצליחו לחצות את האוקיינוס ה-אטלנטי, בשוטים על רפסודה שאור-כה 8 מטרים. זוהי הפעם הראשונה שאשה חצתה את האוקיינוס האט-לנטי על הרפסודה.

מרגריטה ארנס ופונס אורלמנס הגיעו לחוף ברבדוס שבמרכז-אמרי-קה. רפסודתם, העשויה עץ ומחו-זקת בתומכות-פלדה נגררה לנמל ברידג'טאון על-ידי משמר-החופים המקומי.

הרפסודה, ששמה "פון" יצאה ל-מסעה מן האיים הקנריים, ב-13 בינואר. אורלמנס סיפר, כי מספר פעמים במשך המסע בן 67 הימים הם סבלו מסערות, ופעם אחת הוא הוטל למים על-ידי נחשול גדול, אך ידידתו מרגריטה הצליחה למשכו חזרה לרפסודה.

"נהייתי מאוד", אמרה מרגריטה, "אם כי לא הייתי מוכנה לחזור על המבצע. ב-67 הימים הללו למדתי הרבה על הים, ועוד יותר מכך — על עצמי".





# מנו נתיבי ים בע"מ

בעלי אוניות  
סוכני וחוכרי אוניות

## MANO SEAWAYS LTD.

SHIPOWNERS  
AGENTS, CHARACTERS, BROKERS

חיפה, שד' המגינים 39/41

טל': 537227-9

טלקס: 4759

ת.ד. 3003

מנו נתיבי ים בע"מ  
MANO SEAWAYS LTD.

## 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/Halifa  
TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מנהלים ומפעילים של מיכליות ואניות אחרות  
מפעילים למעלה מ-600,000 טון מעמס.



atlantic אטלנטיק

אטלנטיק חברה לדייג וספנות בע"מ

רח' התשבי 9, חיפה, ת.ד. 1938, טלפון 331251  
טלקס: 46526 מברקים: אטפיש

חברות בת:

יונה ים-סוף בע"מ  
סאפומאר חברה לשיווק מזון מהים בע"מ  
אינדסטריקו בע"מ  
חברה טכנוימית לים התיכון בע"מ



### בר-מצווה

לוי אלי, מכונאי שני  
שחף איליהו רב-חובל  
פולק קלמן — מכונאי ראשי  
דודאי יעקב — רב-חובל

### חתונה

קורקוס דוד, מכונאי שלישי  
דני סקרוצקי, מכונאי ראשון  
ארזוני חיים, השמלאי  
פלומין גדעון, אלוטאי ראשי  
צוקר יצחק — השמלאי  
שוחט נגי, אלוטאי ראשי — בת

### הולדת בן או בת

בוקסר רמי, קצין שני — בן  
אפרים מרקוביץ, ר/ח — בת  
פוקס יהודה, ק. רדיו — בן  
גרניט שלמה, השמלאי — בת  
קרייף ז'אן ח. ראשון — בן  
שוקרון ארמנד, ר/ח — בן  
אשכנזי חיים, מ. ראשי — בת  
נוראני שגיאת — בן  
נבון מאיר, מ. ראשון — בן  
פייביש איזיק, מ. ראשון — בן  
גל יורם, רב-חובל — בת  
פחטר גיורא, מ. ראשי — בן  
גיבל שמואל, אלוטאי — בן  
גרוס אריה, מ. ראשון — בן  
פיק פרדריק, ח. ראשי — בת  
גדעון השביט, ח. ראשון — בת



### תשבץ ימי מס. 1

מאת: ישראל מינסקר

		9	8	7	6		5	4	3	2	1	
13		2	1	3	2	1	1	1	1	1	1	10
	17						7		16		15	14
		21			20		2			19		18
				24		23						22
			28		27		26					25
			31				30				29	
35		34						33				32
	40		39				38		37			36
		44		43			42		41			
	51	50			49		48	47			46	45
	56		55				54		53			52
					58					57		

פילה. 9) מקום שעשוע ומרגוע. 10) פרשת חטיפת ילדים יהודים מפורסמת. 15) משרי החוף האמריקאים. 17) עם-חדש עברי. 19) מקיסרי רומי. 21) כיוונים. 23) תפקיד בצוות ה-אניה. 26) מיתקן מפסק מים. 27) ישוב בארץ-ישראל. 32) טנקר. 35) „מורה דרך“ לאניות. 37) מקווה מים גדול. 39) פעיל, ער. 41) תמים. 42) חי במים. 43) סימן לצחוק. 44) ישן. 46) ממש. 48) מרכז. 49) „בול עץ“. 51) לשד. 53) טוב שיש באניה אחד כמוהו. 55) צמד.

מאוזן — 1) כלי שיט. 6) לשים ב- מסגרת. 11) סידרה ימית בטלויזיה. 14) כלי בישול סיני. 16) מושב הרב-חובל. 17) פנים, תוך, קרב. 18) צעיף כלה. 19) סיפור בגירסות שונות. 22) נתינת. 24) קוקוס. 25) גבור אנגלי. 26) מצית בלי סוף. 28) מלה. 29) נהג הספינה. 30) חבי ספנות ישר-אלית. 31) נגד. 32) שריון. 33) טק-סי ישראל. 34) תמימות. 36) יהי רצון ר"ת. 38) מנהרות עירק. 40) 33. 41) מי דבש. 43) חבל ימי לישראל (ר"ת). 45) חבי אספקה לאניות. 47) מאניות „צים“ 50) אשדוד, חיפה, אילת הנן ערים כ-אלה. 52) ממש. 54) מנהרות ברית המועצות. 56) חס וחלילה (ר"ת). 57) ימאי. 58) כל ימאי רוצה להגיע אליו.

את הפתרונות יש לשלוח למערכת „בטאון קצין הים הישראלי“, ת.ד. 9512, חיפה.

רשאים להשתתף בפתרון התשבץ: קצינים, נשותיהם וילדיהם. נא לציין שם ברור וכתובת השולח.

בין הפותרים נכונה יוגרלו 3 פרסי ספרים.

מאונך — 2) שחקן קולנועי הולנדי. 3) מין לבן. 4) בעלת חטא. 5) ריקוד עם ישראלי. 6) „יין“ 36 נשים. 7) מרוצה מאד. 8) סיפורי ת-