

קצין הים הישראלי בטאון

מצדה-רגעים אחרונים



יוני 1981
סיון תשמ"א

גליון מס' 15

בגליון זה:

- מדור מיוחד על אסון "מצדה"
- הטור המשפטי של עו"ד ישראל גיל
- סיפורה של חברה — ינור שרותי ים בע"מ
- ימאים סובלים מאחוז התמותה הגבוה ביותר מתאונות!
- מדור חדש ובו שני סיפורים ימיים
- אני סבור ש...
- על פני שבעת הימים
- זוטות ימיות
- אישים בספנות: ישראל קיסר
- דו"ח המזכירות

מכולה סובבת עולם

מחיפה, 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
ZIM

צים חברת השיט הישראלית בע"מ

מעל הגשר

אנא, העבירו אלינו כל חומר ש- ברצונכם לפרסם ושיש בו ענין לכר- לנו. נשמח לקבל ולפרסם צילומים, וכן כל צורת ביטוי שיש בכוחה ל- תרום לצורתו ולתוכנו של בטאונו.

פעולה שוטפת של המזכירות נסקרת ב"דו"ח המזכירות" ומטר- תנו לקבל תגובות מכם (Feed back) במסגרתנו, הביקורת לגיטימית ו- רצויה כדי שלא נפעל בחלל ריק ונוכל לעמוד על הצלחת הסברתנו את פעולות האיגוד.

על אף מספר חילוקי דעות, פוע- לים איגודי הימאים במשותף לשי- פור תנאי העבודה ולהרחבת הרוו- חה הסוציאלית של כלל הימאים. שמירת הקונצנזוס בין האיגודים לבין עצמם ובינם לבין חברות ה- ספנות הכרחית לפיתוח הספנות ולהשגת המטרות שהצבנו לפנינו. קונצנזוס איננו בא במקום מא- בק מקצועי, אך הכרחי לשמור על כללי המשחק המסייעים לשמירת החיות של הענף. אנו מאחלים לעצמנו שבטאונו הנוסף מס' 16 יראה אור בהרגשת סיפוק על השגים ושגשוג של ענף הספנות הישראלי.

המערכת



בטאון קצין-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי לקציני-ים

חיפה, רח' הפרסים 22 ת.ד. 9512 טלפון: 04-512231-2 מברקים: איסופגרם מיקוד 35 662

The Israeli Sea-Officer Union

ISRAEL, HAIFA, 22, HAPARSIM ST. P.O.B. 9512 TEL. 04-512231-2 TELEGRAM: ISSOFFGRAM ZIP CODE 35 662

יוני 1981 סיון תשמ"א גליון מס' 15

המערכת: שלמה אלימור גיא גילרון ישעיהו גרומן יוסף פניני

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 מיקוד 31333

טלקס: TARCO 46603

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

THE TRADERS & SHIPPERS LTD.

סחר וספנות בע"מ

סוכני אוניות

נוסד 1941



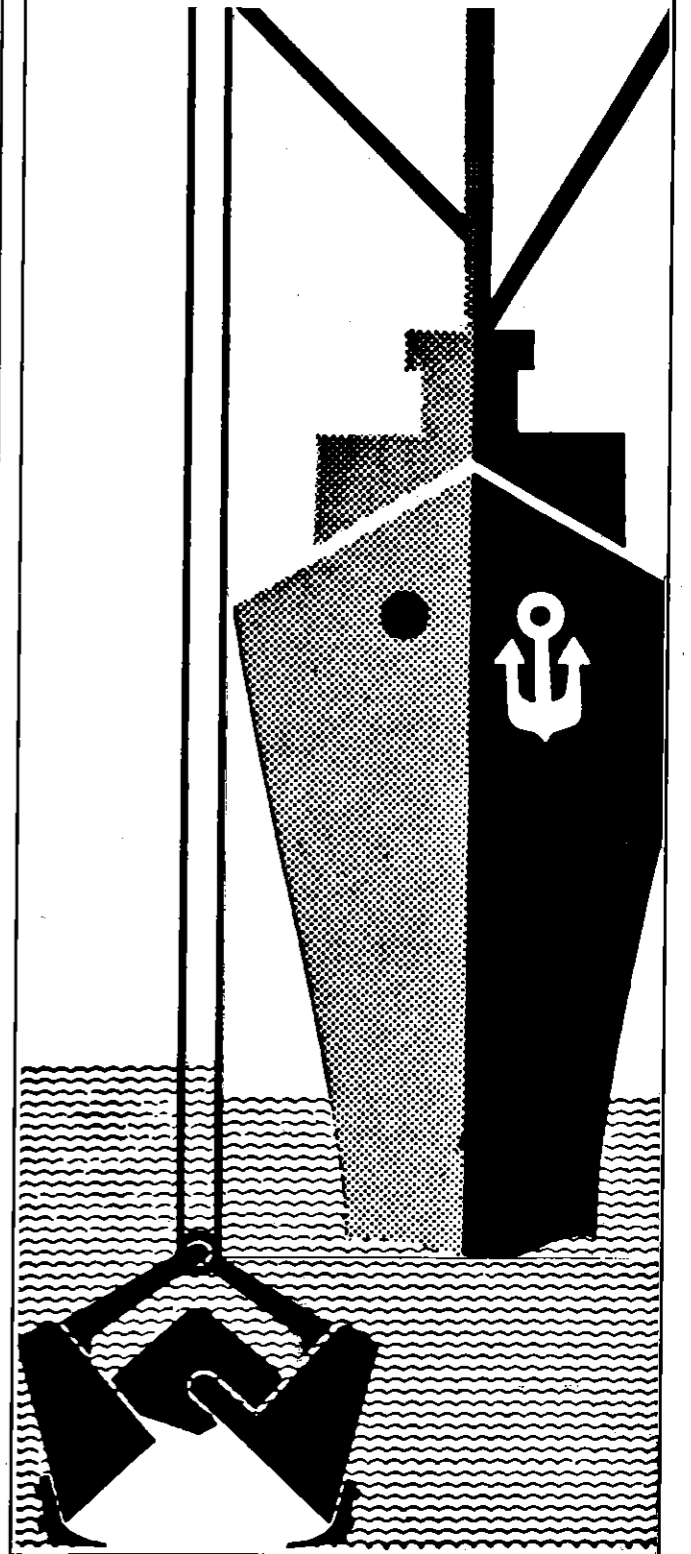
דרך העצמאות 43, חיפה 31033 ת.ד. 33765 — טל' 04-66 79 13 (3 קוים) מברקים: "SHIPPERS" טלקס. 46824 (אנגלי)

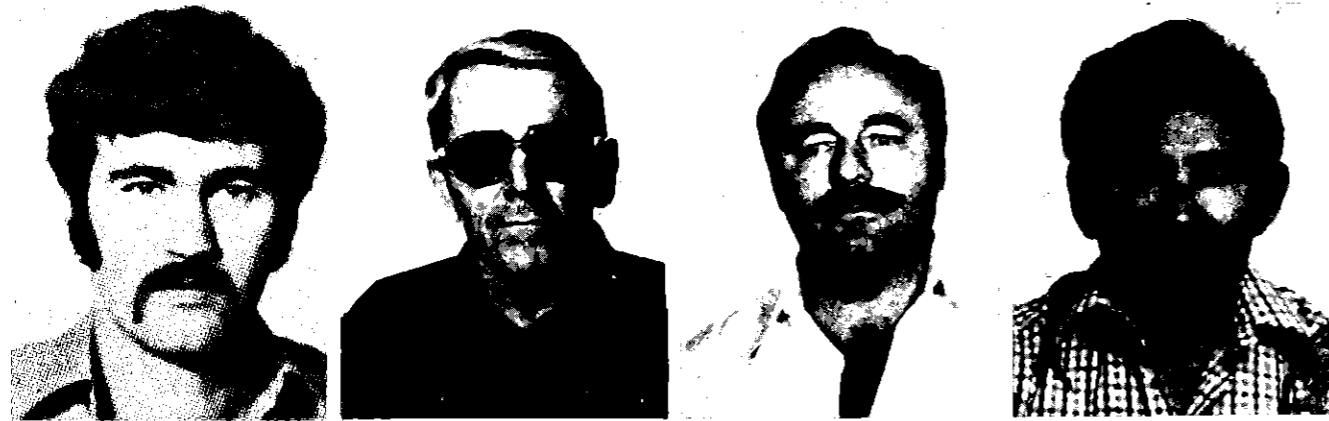
סניף אשדוד:

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

אניות משא אל ים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל בשרות הכלכלה הישראלי





חובל ראשון גיא גילרון חשמלאי ראשי פניני יוסף מכונאי ראשי שלמה אלימור רב-חובל ישעיהו גרומן

דו"ח המזכירות

החלטות מועצת קציני הים

כמדי שנה, התכנסה מועצת איגוד קציני הים (הפעם ב-19.1.81) לדון ולבקר את פעולות המזכירות במשך השנה החולפת.

לאחר כיבוד זכרם של חברינו ש-נפטרו במשך השנה, החלה המועצה בדיוניה, כשהחלטותיה ינחו את פעולת המזכירים בעתיד.

ר"ח צ'ינסקי וח'1/ גדעון השביט הוחלפו בהתאם לתקנון ע"י ר"ח צבי שמעוני וח'1/ שלמה חזן.

המועצה הביעה הערכתה לתרומתם של החברים היוצאים לפעולותיה וברכה את החברים המחליפים.

בהתאם להחלטת מועצת חטיבת ר"ח ומ"ר הוחלף מ"ר זאב בלס ע"י מ"ר שלמה אלימור כמזכיר בחטיבה.

מועצת האיגוד שמעה דו"ח מקו"צר מפי היועץ המשפטי שלנו על הצעת הפנסיה הממלכתית המתוכננת ע"י הממשלה ומביעה את התנגדותה המוחלטת, במיוחד לסעיף 88 להצעת החוק הקובע עליונות החוק על כל הסכם קיבוצי או הסדר פנסיה אחר.

בהוראה זו שבחוק יש משום פגיעה קשה בציבור הימאים, הדירוגיים והקצינים, אשר לא נוכל להשיג לים איתה, בהיותה פוגעת בזכויות מוקנות אשר ציבור הימאים רכש אותן במיטב כספו שנים רבות.

המועצה פונה אל כב' שר העבודה בבקשה לבטל סעיף זה ולהורות במפורש כי זכויות פנסיה שנרכשו בהסכמים אשר נכנסו לתוקפם לפני קבלת החוק בכנסת — ימשיכו להיות בתוקפם.

ניתנה ארכה ומנדט למוזכירות האיגוד ע"מ לחתום את הסכם הפרישה המוקדמת תוך שנה.

בדיוני המועצה הועלו גם נושאי המיסוי לימאים, בעיות בטחון ביטוח ובעיות הזאת אניות בנמלי הארץ.

הסכם עבודה

כנהוג בשנים האחרונות, פתחנו במשא ומתן לחתימת הסכם העבודה לשנת 1981/2 לפני שפג תוקפו של ההסכם הקודם ב-31.3.81.

מנסיון העבר נוכחנו שקל יותר לסיים משא ומתן המנוהל ע"י איגוד הקצינים והדירוגים במאוחד, כאשר ההסדרים הספציפיים של כל חטיבה מוצאים את ביטויים במסגרת הכללית המוסכמת.

בתחילה ניתקלנו בעמדה קשוחה של חברות הספנות אשר הציגו את תביעותינו כגבוהות מדי ובלתי מתקבלות על דעתן. לאחרונה מגלות חברות הספנות גישה פתוחה יותר ויש לציין לטובה את עזרתו של ישראל קיסר, יו"ר האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות.

תיווך ההסתדרות מונע בשלב זה זעזועים ביחסי העבודה, אך כמובן שלא ניתן לתפקד בצורה שקטה בענף אם התפנית החיובית לא תביא לחתימת ההסכם בהקדם. **ה"קו האדום" הקיים אצלנו לגבי הזמן שיש להביא לגמר המשא ומתן קיים גם ביחס לתביעות המימוס שלדעתנו חייבות ויכולות הברות הספנות למלאן, למען המשך השקט התעשייתי בענף גם בשנת 1982, לטובת כל הצדדים.**

תכנית פנסיה מוקדמת

בכל עלון ובטאון אנו כותבים על הפנסיה המוקדמת, שהנה היא קרה בה ובאה ואף קיוונו שאכן הפנסיה נר הראשון יצא באפריל 1981. לצעדינו, לא יצא הדבר לפועל, אך אנו תקווה שבקרוב יוכלו קצינים וימאים להנות מפרישה מוקדמת.

העבודה על הסכם ותקנות הפנסיה היא רבה ויש לציין שכל הצדדים במשא ומתן — הכולל את "מבטחים", חברות הספנות, איגודי הימאים והקצינים — עושים עבודה רצינית בכל הלב: יושבים ודנים על כל משפט ומלה בתקנות, על-מנת שייצא מלפנינו הסכם שישביע את רצון כולנו. אך לא קל הדבר. ההסדרים כש והתקנות נכתבו, שופצו ותוקנו מספר פעמים ועדיין ישנם מעט סעיפים שאנו דשים בהם ונראה כי נמצאים אנו בשלבי סיום ורק אי-שור האוצר יהא דרוש להוציא את תכנית הפרישה לפועל.

אחד הסעיפים הקשים שאנו ניצבים כעת מולו הוא הזכות או החובה ליציאה לפרישה מוקדמת. הברות הספנות טוענות מצידן שלהן הזכות להוציא ימאים לפרישה מוקדמת — באם הם עונים על כל התנאים ואינם יעילים במערכת — וזאת לאחר שועדה תפסוק אם אכן יפרוש הימאי אפילו בניגוד לרצונו. אנו רואים את תכנית הפרישה כזכות שנקנתה בעמלנו ובכספנו וימאים שירצה להמשיך בעבודתו בימים יוכל לעשות כן גם אם זכאי לצאת לפרישה מוקדמת.

ההסכם ותקנות הפנסיה אינם חתומים עדיין, אך למרות זאת — ועל-מנת שתקבלו מושג על תכנית הפרישה — נציין מספר סעיפים לדוגמא, הבאים להמחיש מהות הסכמים אלו.

סעיף 6 בהסכם קובע:

א, במטרה לבדוק אם ניתן לשפר את זכויות חברי הקרן וגימלאיה תערוך 'מבטחים' בדיקה אקטוארית של עסקי הקרן בתום שנתיים מתאריך תחילת הפעלתה של הקרן ולאחר מכן — אחת לשלוש שנים (להלן — 'בדיקה אקטוארית').

ב, לפני עריכת כל בדיקה אקטוארית תמציא 'מבטחים' לאקטוארים שיתמנו על ידי המעסיקים ראיגודי הימאים את הצעות אקטואר 'מבטחים' לגבי ההנחות, העקרונות ודרכי החישוב שישמשו בסיס לבדיקה האקטוארית העומדת לה-ערך. אם יתגלעו חילוקי דעות בין

האקטוארים של המעסיקים ו/או איגודי הימאים לבין האקטואר של 'מבטחים' לגבי ההנחות, העקרונות או דרכי החישוב של הבדיקה האקטוארית כנזכר לעיל — יועברו אלה להכרעת אקטואר משרד הארץ עוד לפני עריכת הבדיקה האקטוארית, והכרעתו תחייב.

נוהל פעולות האקטוארים לפי סעיף קטן זה מפורט בנספח "ב" להסכם זה.

ג, ממצאי כל בדיקה אקטוארית יועברו לעיונם ולחוות דעתם של האקטוארים של המעסיקים ושל איגודי הימאים.

ד, אם יסתבר לאקטוארים שהתמנו על ידי המעסיקים ואיגודי הימאים, ועל דעת האקטואר של 'מבטחים', כי מצבה האקטוארי של הקרן כפי שישתקף מהבדיקה האקטוארית, מאפשר זאת ישופרו תנאי הפרישה של חברי הקרן וגימלאיה בהתאם להמלצת האקטוארים, לרבות בנושאים הבאים: —

1) הגדלת אחוז הפנסיה עד 70 אחוז;
2) הקדמת גיל הפרישה המוקדמת אל מתחת ל-55 שנה (אולם לא מתחת ל-40 שנה).

ה, בכל מקרה של חילוקי דעות בין האקטוארים לגבי המימצאים וההמלצות הנובעים מבדיקה אקטוארית, יועבר הנושא השנוי במחלוקת להכרעת אקטואר משרד הארץ, והכרעתו תחייב.

ו, לאחר כל בדיקה אקטוארית כמפורט בסעיף זה לעיל, יקיימו ה-

צדדים להסכם זה דיון בדבר שינויים אפשריים בהסכם זה ו/או בתקנות.

סעיפים 8-9 בתקנון קובעים:

8. א, חבר בקרן יהיה זכאי לקבל מהקרן מענק פיצוי פרישה על פי הקבוע בתקנת משנה ב) להלן אם עבודתו של החבר אצל המעסיק נפסקה בנסיבות המחייבות על פי החוק ו/או הסכם העבודה הקיבוצי צי החל עליו תשלום פיצויי פרישה, לרבות פרישה בגיל 65 שנה, ובתנאי:

1) שלא נתמלאו בחבר תנאי הזכות לקבלת פנסיה מוקדמת או,

2) שהחבר לא ניצל כלל את זכויותו לקבל פנסיה מוקדמת מהקרן.

ב, חבר שנתמלאו בו הוראות תקנה משנה א) לעיל יקבל מהקרן מענק פיצוי פרישה בשיעור של 2.4% (שני אחוזים שלוש האחוז) משכרו החדשי (כהגדרתו בתקנות אלה) כפי שיהיה בעת הפסקת העבודה בפרקן בתקופה מ-1.9.71 ועד לתאריך הפסקת העבודה.

לצורך חישוב חודש ותק בקרן לענין תקנת משנה זו —

אא) לגבי התקופה שבין 1.9.71 עד 30.9.79 יוכרו כימי ותק בקרן כל הימים שבעבורם רשומים לזכות החבר תשלומים לקרן הפנסיה, כשהם מחולקים בשלושים.

**האיגוד הארצי לימאים (דרוגים)
האיגוד הארצי לקציני ים**

מתוחדים עם זכרם של חברינו:

רבי-חובל גרא לזין

קצין שני MIGUEL M. CEPEDA

קצין שלישי OSCAR S. VILLARETE

קצין מכוזה שני JOSE SOLLA RIOS

קצין מכוזה שלישי JULIO G. BOAVIDA

קצין אלחוט דוד שטייר

כלכל ראשי סולומון אלימלך

רבי-מלחים יצחק שושי

רבי-משמנים בן ציון מורוק

טבח ראשון שלמה כהן

ימאי סיפון מיכאל קרוצ'אק

ימאי סיפון מאיר אלקסלסי

ימאי סיפון דוד אלפסי

ימאי סיפון משה מנחם לב

ימאי סיפון שלמה אלפסי

ימאי סיפון רג'ב אידריס

ימאי מכוזה צ'ון וקוין

ימאי מכוזה ישי סרוסי

ימאי מכוזה יוסף אביסטרס

ימאי משק צ'ון אסלאן

ימאי משק יוסף בניטה

ימאי משק מרדכי קדוש

ימאי משק גבריאל בן-שבת

ימאי משק אילן הורוביץ

יהי זכרם ברוך

מצדה

שיתופה של "צים", להובלת פוספ-
טים ויו"ר מועצת המנהלים של ה-
חברה הוא מר יהודה רותם, מנכ"ל
"צים".

**חברה זו חכרה אוניות ישנות וזו-
לות על-מנת להוביל בה את מטע-
ניה. איגוד קציני הים בעזרת נציג
אי.טי.אפ. אדם צ'יזיק, נלחמים ב-
תופעה זו שבה מעסיקים ימאים ב-
תת-תנאים ותת-שכר וזאת במקום
להוביל מטענים ממדינת ישראל עם
ספנות ישראלית שהיא "יקרה".**

מלחמתנו הצודקת התחילה ל-
הראות פרי ויש ביקוש לאוניות ב-
דגל ישראלי להובלת מטענים אלה.
חברת "עופר" רוכשת ארבע או-
ניות בדגל ישראלי שתעבודנה עבור
חברת "נגב סטאר" ואנו מקווים ש-
זוהי רק התחלה של כניסת דגל יש-
ראלי לחברה זו.

**הובלות באוניות
ישראליות**

היה נסיון להוביל את הפחם ב-
אוניות זרות, אך מאבקנו הציבורי
הביא לשינוי הכוונה ואכן הפחם יו-
בא לארץ באוניות ישראליות.
יצוא ההדרים — סמל היצוא ה-
ישראלי — נעשה ברובו (כ-85%) ע"י
אוניות זרות ומתפרנסים ממנו ימי-
אים זרים וחברות זרות, אך תעלומה
בעינינו היא השתיקה בנושא. אנו
צריכים להילחם בכל כוחנו בתופעה
זו ולדאוג שהובלת פרי הזהב תיע-
שה ע"י ספנות ישראלית וכך להג-
דיל את הצי שלנו ואת מקור פרנ-
סתנו.



לימאים או ע"י הועדה הרפואית
או ע"י הועדה הרפואית הפועלת על
פי תקנות הספנות (ימאים) תשל"ג-
1973, והפסילה אינה פסילה זמנית.
חבר שנפסקה עבודתו בים אצל
מעסיק, יהיה זכאי להתקבל מחדש
לקרן כחבר חדש לכל דבר וענין ל-
רבות צבירת תקופת הכשרה חדשה.

(ד) החבר נפטר לפני פרישתו ל-
פנסייה מוקדמת".

(סוף ציטוט)

כאמור, הזכות לפנסייה מוקדמת
היא לימאים בגיל 55 שהם בעלי 25
שנות ותק פנסיוני ב"מבטחים".

סעיפים אלו מתוך ההסכמים
דנים בשיפורים בתכנית הפנסייה, ל-
אחר בדיקת הקרן, וכן בקריטריון
נים המזכים ימאים שלא מנצלים
את זכותם או אינם זכאים לקבל את
כספם חזרה עם פרישתם מעבודה.

**פניה והזמנת
נציגי האיגוד!**

נציגי איגוד הקצינים עומדים ל-
רשותכם בכל עת ועבור כל בעיה קט-
נה כגדולה.

בעת האחרונה, פנו אלינו קצינים
עם בעיות שהיו להם לפני חודש ר-
חודשיים ולצערונו אין אנו יכולים,
ברוב המקרים, לפתור בעיות של
העבר. ישנם מקרים מצערים בהם
מורד קצין מהאניה ופונה לאיגוד
רק לאחר זמן רב. הוא מרגיש נפגע
ואין אנו יכולים לעזור כיוון שהמע-
שה נעשה.

**לכן אנו פונים אליכם ומבקשים:
יש לכם בעיה — התקשרו מיד זל-
נו במשרד או בבית ואנו נשתדל
לפתור כל בעיה. זהו תפקידנו —
לעזור לכם! אל לקצין לחשוש או
להסס לפנות לאיגוד. ישנן בעיות
שקשה לפתור לבד ואנו עם נסיוננו
נקל עליכם!**

"נגב סטאר"!

חברת "נגב סטאר" הוקמה ב-

(בב) לגבי התקופה שלאחר 1.10
1979 — יוכרו כימי ותק בקרן כל
הימים שבעבורם שולמו תשלומים
לקרן כשהם מחולקים בשלושים.

(ג) (1) מענק פיצויי הפרישה ל-
חבר הזכאי לו בהתאם לתקנה זו
ישולם על ידי הקרן לחבר בתום 6
חודשים מתאריך הפסקת עבודתו,
אלא אם חזר לעבודה בים אצל מע-
סיק בתוך תקופה זו.

מענק פיצויי הפרישה האמור
ישולם לחבר כנ"ל כשהוא צמוד ל-
שינוי המדד לתקופת הדחייה בצי-
רוף רבית שנתית צמודה של %
לכל תקופת הדחייה.

(2) מענק פיצויי הפרישה לחבר
שהגיע לגיל 65, או לשאירי חבר ש-
נפטר קודם לכן, ישולם על ידי הקרן
לחבר או לשאיריו, לפי המקרה ב-
תוך 60 יום מתאריך הפסקת עבו-
דתו או פטירתו.

(ד) חבר אשר קיבל מהקרן מענק
פיצויי פרישה לא יהיה זכאי לפני-
סיה מוקדמת מהקרן, אלא אם חזר
לעבוד בים אצל מעסיק וצבר תקו-
פת ותק חדש מלא בקרן עפ"י תק-
נה 11(א)(1).

9. הקרן תחזיר לחבר או לשאי-
ריו את הסכומים שהצטברו בקרן
מתשלומי החבר בלבד, ללא תשלומי
המעסיק, בצרוף הצמדה מלאה ל-
מדד יוקר המחיה וריבית שנתית
צמודה בשעור 3% ובכפוף לתקנות
מס הכנסה, בהתמלא אחד התנאים
הבאים:

(א) (1) עבודתו של החבר בים
אצל מעסיק נפסקה ומלכתחילה,
בעת הצטרפותו לקרן, לא יכלו ל-
התמלא בחבר תנאי הזכאות לפני-
סיה מוקדמת, או

(2) עבודתו של החבר בים אצל
המעסיק נפסקה בהגיעו לגיל פרישה
כחוק מבלי שניצל את זכותו לקבל
פנסייה מוקדמת מהקרן.

(ב) עבודתו של החבר בים אצל
מעסיק נפסקה עקב פסילתו לשרות
בים מסיבות רפואיות או ע"י הרשו-
יות המוסמכות לשרת בים לצמיתות
או ע"י הועדה הרפואית לימאים כ-
משמעותה בהסכם הפנסייה המקיפה

רון בן-ישי, שליחו המיוחד של "ידיעות אחרונות" לבו מודה, מדווח:

נמשכים החיפושים, אך התקווה להצלת 11 נעדר, מצדה

11 איש ניצלו - ביניהם האשה היחידה שהיתה באניה; 13 איש ניספו; איזור האסון טייס-הצלה אמריקני מספר על רגעיה האחרונים של האניה הישראלית

הקברניט שידד בקול חנוק... לא האמנתי למראה

עייני: תוך פחות מדקה לא נותר זכר ל"מצדה" וחיפושים אחד נעדר, "מצדה"

2 מהניצולים נוסעו לשליח "ידיעות אחרונות" עבוד

"מצדה" נבקעה לש

לקפוץ גל "משוגע" של מאות טונות מים מחץ

מה עם ויניו? את מיכסה המחסן וטיבע את "מצדה" נעדר, "מצדה"

מחוזת קורעילב מתחוללים במשרדי יישוב

אסון בים

תקווה קלושה למצוא עוד ניצולים מ"מצדה" בלב נבד אמתיות המשפחת להודעה על הפסקת החיפושים

מצדה

"מסדה" הראשונה עשולש בדמודה: טבעה ב-1950

הניצול הראשון מצוות "מצדה" שהגיע לברמודה, מספר: "הכל התרחש במהירות מסחררת" ייחור האניה בלא בהלה

אשר טבעה באוקיאנוס האטלנטי

רדת החשיכה יופסקו חיפושים אחד נעדר, "מצדה"

קצין בכיר במשמר החופים האמריקני - ל"מערבים"

אנו נאבקים בגלים הסוערים להציל

מ"מצדה": 11 חולצו, 3 ניספו

שנמצא ניצולים נוספים מצוות, "מצדה"

אזור מוכה כרישים

אזרח מוכה כרישים

אזרח מוכה כרישים

אזרח מוכה כרישים

עצרת ממלכתית במלאות שלושים לטביעת האניה "מצדה"

ביום 6.4.81 במלאות שלושים לטביעת האניה "מצדה" נערכה ברחבת בית "צים" עצרת ממלכתית לזכר הניספים, בה נשאו דברים נציגי הממשלה, עיריית חיפה, הרב הראשי לישראל, הרב גורן; רבה הראשי של חיפה, הרב שאר-ישוב כהן; מנכ"ל "צים" ונציגי שני איגודי הימאים. בשם איגוד קציני הים נשא דברים רב-חובל ישעיהו גרומן, שאמר:

מאחר ואנו נמצאים בחודש ניסן, בו לא נאמרים הספדים, ברצוני להקדיש את דברי הנאמרים לזכרם של טבועי ונעדרי האניה "מצדה", לנושא של הים האכזר, אותו ים שחביא עלינו את האסון הכבד הזה. "הים האכזר" איננו רק שם של ספר. הים האכזר — וכוונתי במקרה זה לנסיעה בלב ים סוער — היא למעשה מציאות יומיומית, בה אנו, יורדי-הים, חיים ואיתה אנו מתמודדים.

לא אחת טוענים אנו שאנשים החיים על החוף, אינם מבינים את האופי המיוחד של העבודה הימית. קשה לאנשי החוף להעריך את ההקרבה של הימאי העוזב את משפחתו למשך חדשים רבים בשנה, כשם שאין הם מבינים עד כמה קשים החיים החברתיים בקבוצה קטנה וסגורה על אניה, ה"מוקדת נמלים לפרקי-זמן קצרים בלבד.

לצערנו, מתחילים להוריק את הימאים רק כאשר הים סוער ב"מיוחד, הגלים העזים מכים באניה מצד לצד ומטלטלים אותה כקליפת אגוז.

רק בשעת סכנה ממשית, כאשר האניה טובעת, חלק מציוותה מק-

פח את חייו וחלק ניצל, רק אז קיים "קונצנוס" לאומי של הערכת עבודת יורדי-הים. חבל רק שהערכה כזו לא קיימת כל ימות השנה ולא מוצאת את ביטוייה מצד מוסדות שונים, שהביעו בפנינו את הזדהותם איתנו בשעות הקשות שעברו עלינו. ימאים רבים חוזרים ושואלים את עצמם: מה הופך ים רוגע לים סוער?

אם נרצה להסתמך על התנ"ך הרי אלוהים הוא המביא את הסערה והוא משביתה. בספר תהי"ל, פרק ק"ז, פסוקים כ"ג-ל, נאמר: "יורדי הים באניות, עושי מלאכה במים רבים, המה ראו מעשי ה' ונפלאותיו במצולה. — ויאמר ויעמד רוח סערה ותרום גליו, יעלו שמים ירדו תהומים נפשם ברעה תתמוגג. יחוגו וינועו כשיכור וכל חכמתם תתבלע ויצעקו אל ה' בצר להם וממצוקותיהם יוציאים". התנ"ך, אגב, מרבה לדבר על סערת הים כמו גם על פעולות הימאים להציל את עצמם. בספר יונה כתוב: "וה' הטיל רוח גדולה על הים והיה סער גדול בים והאניה חשבה להשבר. ויראו המלחים ויזעקו איש אל אלוהיו ויטילו את הכלים אשר באניה אל הים לחקל מעליהם".

הבאתי את שתי הדוגמאות הללו כדי להוכיח שהסכנה בים מלווה את יורדי-הים מאז החלו להפליג עליו לפני אלפי שנים. כאז כן עתה קיימת סכנה במקצוע זה, אולם היא לא תרפה את ידינו ואת המד שך עיסוקנו במקצוע בו בחרנו ר אשר אנו רואים בו שליחות ולא רק פרנסה.

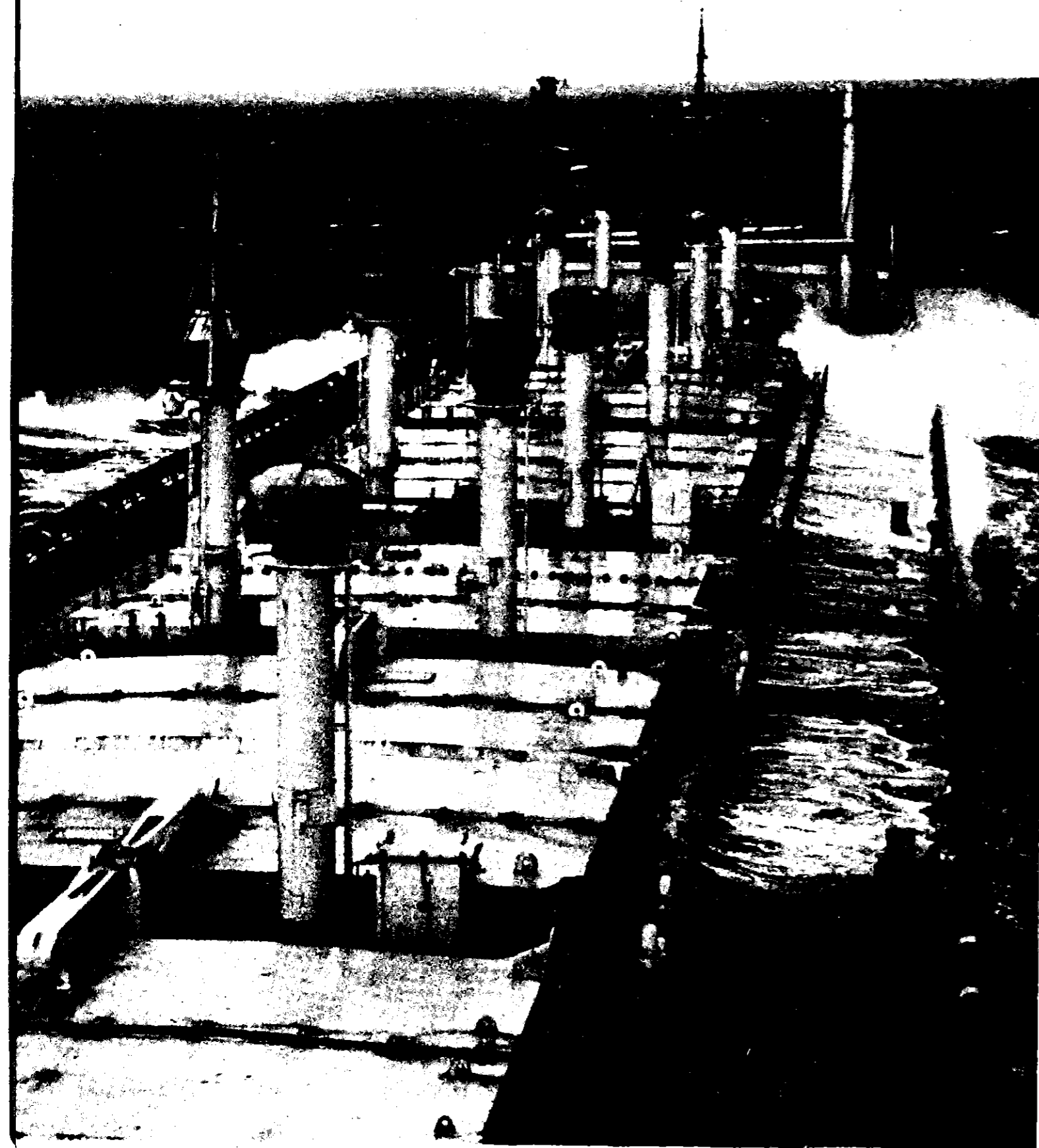
למשפחות השכולות ולמשפחות הנעדרים: יקיריכם היו ונשארו חלק מאתנו! לכן, ביתנו הוא ביתכם וראו בנו אחים לצרה.

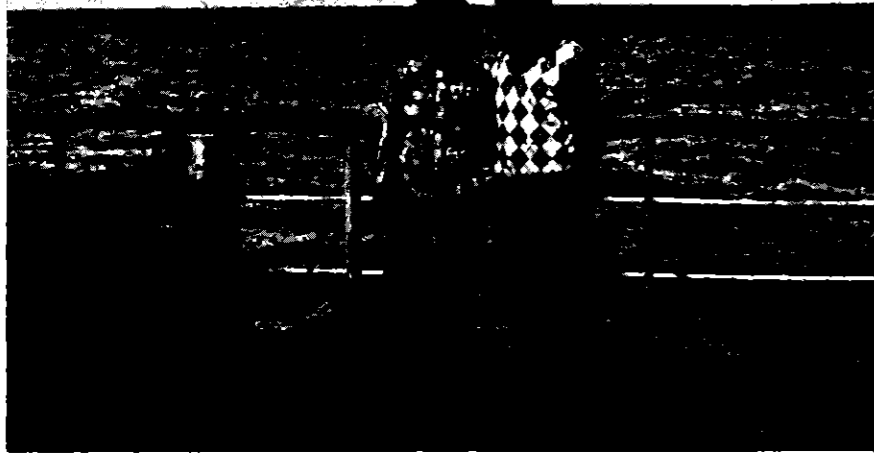
מזכירי ועובדי איגוד קציני הים הישראלי ישמחו להענות לכל משאלה שתבוא מצידכם. זכרו כי משאלה אחת אנחנו ומשפחה גדולה זו אבלה היום על פני שבעת הימים.

קינה לאנשי "מצדה"

אלי,
איך לקחת לנו אותם,
ללא כל רתיעה,
צעירים, מבוגרים,
נערים וזרים;
כלם בניך — אלוהים,
אוהבי הים והחיים.
מות כה אכזר,
להמלט, לברוח,
מאיתן מוזר.
גלים אדירים,
כרישים מבעיתים.
ודאי ניסו בכל כוחם,
לשמור על עוזרוכם.
היו בטוחים, שישארו בחיים,
למען הילדים הנשים ההורים,
אך אתה אלי,
לא רחמת,
ראית ושתקת,
לא שמעת תפילתם,
תחינתם, בקשתם.
העלית נשמתם,
כי רצית לעצמך אותם.

נורית מירב
שכון ארחי 20, חדרה





מלי שטייר : "דוד היה חמד של בחור"

נרקנו למים ואני נסחפתי לצידה השני של האניה. עד אותו זמן היה דוד לידי ומאז לא ראיתי אותו יותר.

איך ניצלתי, אתה שואל? תחילתה זרקו לי חבל אך לא תפסתי אור. תו די חזק כדי לעלות בעזרתו. אחר כך השליכו לעברי סולם חבלים שגם בו לא הצלחתי להעזר. לאחר מכן קדט הודי הוציא את חצי גופו מעבר לסיפון, זרק אלי גלגל הצלה ואמר לי להכניס לתוכו את הידיים. בעזרת הגלים ובעזרת הימאים. הודים עליתי לסיפון האניה.

על הסיפון נמצאה אשתו של ה- קצין הראשון, שנתנה לי בגדים חד- שים. **היחס אלינו היה נהדר. הם גילו הרבה סבלנות והיתה לי תחושה שאנו מאותו עם והם לא מקצה אחר של העולם.**

באשר לדוד, כל זמן הטביעה הוא התנהג בקור רוח בלתי-רגיל. הוא לא נכנס ללחץ והתנהג בשלווה. נשאר באניה עד הגע האחרון ואז נטל איתו את המשדר לסירה, שגם בה השתדל להשרות אווירה נינוחה ככל האפשר בתנאים אלו.

אמר לי מי שהיה מדריך בקורס האלחוטאים: אלחוטאי טוב — ניכר רק בתנאי לחץ כאלו ודוד תיפ- קד בדיוק כפי שלימדו אותו בקורס לנהוג בשעת חירום ומצוקה.

צה"ל כאלחוטאית בחיל הקשר ול- קראת תום שירותה הצבאי הכירה את דוד ונישאה לו. השניים נישאו ביוני 1977 ומאז יולי 1977 היא הצטרפה לבעלה ב- כל הפלגותיו, כך שיש לה קרוב ל-3 שנים, "סי טיים".

מה עושה אישה על סיפון אניה שרובה ככולה גברים? מספרת מלי: "האמת היא שרוב ההפלגות שלי היו בחורף כשאז שאר נשות הימאים לא מצטרפות. הייתי בודדה והיה לי די משעמם. העברתי את ה- זמן בעיסוק בעבודות-יד וקראתי הרבה מאד ספרים. פעם, כשרב- חובל אחד הוריד את הטבח באמצע הדרך, החלפתי אותו במטבח וזה 'שבר' לי קצת את השיגרה. מעת ל- עת הייתי עוזרת לדוד בהדפסות או בסידור ספריית האניה".

מלי שטייר, אישה צעירה, חנינית, בעלת קול שקט, משחזרת את טב- עת האניה כפי שהיא זוכרת אותה: "מחסן מס' 1 נפרץ בלילה שבין ששי לשבת. מחסן מס' 2 נפרץ ביום ראשון בבוקר. ברגע שמחסן מס' 3 התמלא מים עלינו לסירת ההצלה וירדנו איתה למים. דוד ואנכי נש- ארנו כל הזמן. בסירה ולא עברנו ל- רפסודה.

6 שעות היתה הסירה בים עד ש- התהפכה. משך רבע שעה — עשרים דקות — היינו במים עד שהאניה ההודית התקרבה עם החרטום ואז

"קשה לי לספר לך על תכונותיו של בעלי, מאחר ואינני רוצה שזה ישמע סאכריני מדי. דוד היה בעל מצויין, מתחשב וחמד של בחור. היה בראדם שקשה לריב איתו או לשנוא אותו ועובדה שהוא הסתדר היטב עם כל רבייה-חובלים שעימם הפליג" — אומרת מלכה (מלי) שטייר, אלמנתו של דוד שטייר ז"ל, קצין האלחוט של א.מ. "מצדה". דוד שטייר ז"ל נולד בשנת 1953 בזכרון-יעקב. בילדותו עקרה המש- פחה להרצליה, בה גדל והתחנך. ל- אחר שסיים את בית-הספר התיכון "אורט הרצליה", התגייס לצה"ל ושירת בחיל הקשר 4 שנים (כולל שירות בקבע).

עם תום שירותו הצבאי מחליט דוד לבחור בקריירה ימית והולך ללמוד — משך כשנתיים — בקורס לאלחוטאים מטעם המכון להכשרה ימית בעכו. לאחר סיום הקורס עלה כקדט על האניות "דבורה" ו"אש- כול".

ביולי 1977 התחיל דוד להפליג כקצין רדיו לכל דבר והוא עשה זאת על האניות "גלילה", "עבדת", "נג- בה" ו"מצדה".

מלי שטייר היתה, כזכור, האשה היחידה על סיפון האניה "מצדה" בעת טביעתה. היא עצמה צעירה מ- בעלה בשנתיים, נולדה בתל-אביב, עברה בילדותה לבתי-ים, שם סיימה את בית-הספר התיכון, שירתה ב-



כלכלן ראשי סלומון אלימלך ז"ל

לדבריה, "כל שנות נישואינו הי- תה לנו מערכת יחסים יפה מאד. סמי התחבב מאד על בני משפחתי והיה כעין אבא לאחיותיי".

לאחר האסון באו לבקר את ני- נט סלומון כל הניצולים, כולל ה- ימאים הזרים. היא יצרה קשר ה- דוק עם מלי שטייר ו"אנו משוח- חות כל יום בטלפון".

היא שמחה כאשר באים לבקר אותה ולעודד אותה והיתה נרגשת במיוחד מביקורה של יונה הראל, אלמנתו של קברניט האניה "הש- קושה", שאף היא ירדה למצולות, על ימאיה.

הראל שיכנעה אותה לעסוק ב- פעולה התנדבותית והיא תעשה זאת בד בבד עם תחילת לימודיה.

יותר מכל היא מחפשת דרך ל- הנצחת זכרו של בעלה ושוקלת כ- מה הצעות: חלוקת מילגות מקרן מיוחדת ועוד.

קצין החשמל בראבו ואת המלצר ז'קי חודידה. כאשר משה את כך אבו, השכיב אותו על הסירה, כיסה אותו וניסה להרגיעו. הוא עצמו הצליח להגיע עד לסולם החבלים של האניה ההודית — אך כוחותיו לא עמדו לו ונפל המימה".

נינט מספרת כי השיחה האחר- נה ביניהם היתה ביום חמישי וב- עלה ז"ל אמר לה שהכל אצלו ב- סדר, שאין לה מה לדאוג; התעניין בשלומה של הילדה והבטיח לה כי בשבת הם יגיעו לבלטימור ומשם יתקשר אליה.

למעשה, היה סלומון אלימלך ז"ל בחופשה שנתית. בתום שלושה שבועות הוא נקרא באופן דחוף ל- עלות "מצדה" ככלכלן הראשי.

רעיתו ביקשה ממנו שלא יעלה ל- אניה בטענה ש"רק עכשיו התחלת את החופשה", אך הוא סירב לה ואמר: "אם מבקשים ממני — לא נעים לי לסרב". כזה היה "סמיי": ימאי שלא ידע להגיד לא לכל תפ- קיד שהוטל עליו.

כלכלן ראשי סלומון אלימלך

"הקרין סביבו שקט ושלווה"

סלומון ("סמיי") אלימלך, היה בן 39 במותו. יליד מרוקו שעלה ארצה בגיל 14. התחנך בקיבוץ גשר, שירת בצה"ל בשריון ועם תום שירותו הצבאי עבר קורס מלצ- רות.

בתום הקורס, בשנת 1963, עלה לים ועבד על אניות שונות, נוסעים ומשא כאחד. לפני שנתיים וחצי עבר הסבה לכלכל משנה וההפלגה הראשונה שלו ככלכלן ראשי היתה על ה"מצדה".

בשנת 1971 נשא לאשה את ני- נט ולפני שנה וחצי נולדה להם בתם, בת-אל. הוא הניח אחריו גם אם, אחיות ואחים.

מספרת נינט: "היה אדם מיוחד במינו. כל מי שהכיר אותו עמד מיד על אישיותו. הוא הקרין סבי- בו שקט ושלווה ואת כל המוטל עליו עשה כשחיוך על פניו.

סמי מועלם לא דרש מאחרים אלא אהב לתת. אופיו זה בא לידי ביטוי גם ברגעיו האחרונים. הוא אשר הצליח למשות מהמים את



קטעים מדו"ח ועדת החקירה הממלכתית לאסון "מצדה"

אנו מביאים להלן כמה סעיפים מתוך דו"ח ועדת החקירה הממלכתית, שהתמנתה על-ידי שר התחבורה, לבדוק את ההיבטים של אסון "מצדה".

11. לקחים והמלצות

בני עמים שונים. אולם צריכה להיות שאיפה להגביר את המרכיב הישראלי בצוותות אלה, ומה שחשוב יותר, חייבת להיות הקפדה על בחירת קצינים בכירים כדי שהצוותות יהיו בנויים כך, שלרבי-החובל יהיה עם מי להתייעץ בעת מצוקה ועל מי להטיל תפקידים שבהם נדרשת מנייהגות ותושייה. הרכבת צוות פיקודי איננו רק ענין מסחרי, אלא דבר בעל חשיבות עליונה לבטיחות הטיסה.

11.4 אין לפגוע במעמדו המוכר של רבי-החובל כמי שנושא באחריות עליונה, וסופית לאניות, וכמי שמוסמך ואף חייב לקבל החלטות אופרטיביות. עם זאת יש להבהיר לחזק את המעמד והאחריות של מערך החופי כגוף המצווה להיות מעורב במה שנעשה באניה, להת-ייחס לדיווחים המתקבלים לגופם, לזום שאלות ועצות לפיקוד האניה, להזרים לו מידע.

11.5 רבי-החובל המדווח למערך החופי על בעיות שיש לו באניות צריך לראות במערך זה גורם ידירי-

תי ומסייע. אסור שבקשת עצה או הדרכה ממערך החופי תיחשב לרבי-החובל ככשלון או כפגיעה ביוקרתו. על רבי-החובל לזכור שלעומת היתרון שיש לו עצמו, כמי שנמצא במקום ורואה את הדברים כמו עיניו, ישנו יתרון אחר למערך החופי המסוגל לנתח דברים בתנאים נוחים ואף לנצל ידע של מומחים בענפים שונים ומגוונים, דבר שלא תמיד עומד לרשותו של רבי-החובל.

11.6 הלקחים המופקים מתאורנות ימיות צריכים לשמש חומר למוד והדרכה לקצונה הבכירה בצי המסחרי.

11.7 בתחום הימאות הטובה הלקח מאסון "מצדה", בדומה ללקח מאסון "אנטוניו דמדס" ו"מריה ס". הוא שחובה ראשונה על רבי-החובל שאניותו נפגעת ליצור את התנאים הטובים ביותר על-מנת לאפשר לצוות להפעיל תהליך של בקרת נזקים.

11.8 המטרה הכלכלית, להפעיל אניות מתוך רווח, היא מובנת ומקובלת. אך הדגשת יתר של האינטרסים החומריים של החברה המפעילה יוצרת אילוף על פיקוד האניה, המעלה את האינטרס החומרי לדר-

גה הגבוהה ביותר וממריץ קברניטים להצטיין בהישגיהם בשטח זה. יש לאזן את האינטרס הכלכלי ע"י קביעת כללי התנהגות ברורים ומחייבים, שעל פיהם אין לשעבד שום אספקט בטיחותי לאינטרס החומרי. לדוגמא, היתקעות בקרקעית הים יוצרת סיכון בטיחותי. מסיכון כזה אסור להתעלם מתוך רצון לחסוך לחברה הוצאות.

11.9 המערך החופי בחברת אניות כמו "צים", המפעילה 55 אניות ויותר, על פני שבעת הימים, צריך להיבנות מתוך ראייה ארגונית רצינית ומעמיקה. להלן כמה פרטים שראים לועדה כחשובים לענין זה.

11.9.1 מן הראוי שיהיה חדר בקרה שליטה מרכזי במשרד הראשי של החברה הפועל 24 שעות ביממה והמהווה מכשיר מרכזי להנהלת החברה וכל מנהלי קוויה להעברת והצגת המידע השוטף של פעילות החברה.

11.9.2 מן הראוי שתקויים מערכת טלקס לכל אניות החברה להעברת מידע שוטף לאניות ומחן, כולל אפשרות "קופתוח" למקרי חירום. קשר כזה מבטיח בין שאר היתרונות רישום ושימור של כל המידע המועבר.

11.9.3 מן הראוי שמערכת כלליה הסמכויות במבנה הארגוני של המערך החופי תהיה ברורה ומוגדרת כהלכה. לא ייתכן מצב, כפי שהיה בעת שהתרחש אסון "מצדה", ש-מפקח האחראי ישירות לתפעול האניה ימצא עצמו במעין ואקום תפקודי, הוא אמנם מדווח לאחראי עליו אך הלה אינו רואה עצמו מוסמך להתערב בצד המקצועי תפעולי, ואילו מי שאמור להיות אחראי לצד המקצועי תפעולי טרם נכנס לתפקידו כאשר קודמו בתפקיד רואה עצמו כמי שכבר פרש.

11.9.4 אין להפריז בחשיבות הישורים האישיים של האנשים הקובעים במערך החופי, הן מבחינת הידע המקצועי והן מבחינת הסמכותיות האישית והן מבחינת הנסיון הימי. לדעת הועדה על אנשים המשרתים את חברות הספנות במערך חופי לרענן את נסיונם הימי-מעשי בהפלגות ובפיקוד על אניות.

11.9.5 מן הראוי שבתוך המבנה הארגוני של מערך חופי תתקיים

מערכת הפצת מידע, שתמנע כל ספק לגבי זהות ממלאי התפקידים, מי-קומם בשרשרת הכפיפויות, תוך וי-דוא מתמיד שידיעה חשובה לא "תתקע" אצל אדם אחד מבלי ש-היא תופץ במקביל גם לממלאי תפקידים אחרים ונוספים. עדיף שמלא תפקיד זה או אחר יופרע ואפילו יוער משנתו ללא צורך פעמים מיותרות מאשר פעם אחת פחות מדי.

11.9.6 מן הראוי ששיחות טלפון המתנהלות בבתי מנהלי קווים או בבתי נציגים בכירים בחו"ל ייקלטו וירשמו בצורה מסודרת.

11.10 בתחום המכשור המשרת את האניות יש מקום למודרניזציה, בעיקר באניות ישנות, לדוגמא: היות עזרות במערכת ניווט לוויינית, שימוש במערכת מזג אוויר (פקסימי-ליה) ממוחשבת, חדוש ציוד אלקטרוני לסוגיו כמו "בוואדיקטור" במיוחד באניות גדולות וארוכות, קשר וכיו"ב. התקנת מערכת אזעקה לגילוי נוכחות מים במנהרת הצנרת וחללים דומים.

11.11 אשר לענייני הצלה - הועדה מדגישה שיש לתת לנושא זה, בכל האניות של צי הסוחר טיפול הרבה יותר ערני משנהוג לתת בימים רגילים. זהו נושא שהשיגרה המשתלשלת עליו מעמידה אותו בדרגה נמוכה של שימת הלב, כאילו כל אחד היה משוכנע בלבו: "לי זה לא יקרה". התוצאה, כפי שראינוה באסון "מצדה" היא מחרידה. אי ידיעה כיצד להתנהג בעת אסון, אי הכרה של מכשירי הצלה וכיצד יש לטפל בהם. מסתבר שהתרגילים שגרתיים שעורכים באניות בעת הפלגה אינם מספיקים כלל. זהו ענין שצריך לשמש נושא לקורסים ובחינות חוזרים ונשנים לימאים צעירים וותיקים כאחד, וגם לתרגילי לים הרבה יותר אפקטיביים באניות.

11.12 ציוד ההצלה המצוי באניות הוא תקני אך ניתן לשיפור. הועדה סבורה שבענין זה יכול הצי המסחרי הישראלי להיות מתקדם יותר. חגורות ההצלה אינן מגינות על האדם מקור, אינן מצוידות באביזרי זיהוי ואיתור מתאימים, אינן יוצרות תנאי הישרדות לפי מיטב הטכנולוגיות החדשות. ישנו גם מקום לשיפורים בסירות הצלה ו-

ברפסודות, בהתחשב במה שקיים כבר בציים אחרים. מכשיר חשוב שצריך להיות קיים בכל סירת הצלה ורפסודת הצלה הוא משואת אלחוט לבית.

11.13 הועדה עשתה מאמצים להזמין בדיקות בטכניון בחיפה ל-קביעת התנהגות האשלג במי-ים וגם בקשה דו"חות מללוידיס לונדון וחישובי חוזק של המכסים מחברת מק-גרגור. כל הנתונים לא נתקבלו ואין הועדה רוצה לעכב הגשת דו"ח זה. אשר על כן הועדה ממליצה למשרד התחבורה לסיים את הבדיקות ולקבל את הנתונים והועדה מצידה עומדת לרשות משרד התחבורה, לי-אחר שהנתונים יתקבלו, לסכם את המסקנות העולות מהן. לנושא ה-קשור בהתנהגות האשלג במי-ים יכולה להיות השלכה על אמנות בינלאומיות וייתכן שניתן יהיה ל-הפיק מהבדיקות הללו תועלת גם לצי הסוחר הישראלי וגם לספנות העולמית.

11.14 בהצביעה על הלקחים שיש ללמוד מאסון "מצדה" אין הועדה מסכמת את הנושאים שהיא מעלה באופן סופי בצורה של הוראות אופרטיביות. הועדה בדעה שיש עוד ללמוד את הנושאים וגם את הדרכים כיצד ליישם, חלק מהדברים אפשר יהיה ליישם ע"י הוראות מינהליות, חלק אולי ע"י תיקון תקנות הבטיחות, דברים אחרים יהיה צורך ליישם ע"י פעולות ארגוניות וגם ע"י לימוד, הקניית ידע ו-הרגלים, קורסים לימאים ושיטות דומות.

11.15 הועדה ממליצה לשר ה-תחבורה לקבוע צוות מומחים אשר יבדוק את הלקחים ואת מידת ישימותם בצי הישראלי, ויתרגם אותם לשפת המעשה. צוות כזה אם יוקם לא צריך להיות מוגבל ללקחים שהועדה הצביעה עליהם, אף כי מן הראוי שלקחים אלה יהיו לו קו-מנחה.

עו"ד משה בן זאב - יו"ר
ר/ח מרדכי קופר
איג"י יצחק שכטרמן
אלוף (מיל.) בנימין הלם

אישים בספנות

ישראל קיסר:

תאון של 4 שנים



ישראל קיסר

ישראל קיסר, מ"מ מזכ"ל ההסתדרות ויו"ר האגף לאיגוד מקצועי, הוא יליד תימן שעלה ארצה בגיל שש, בשנות הילדות שלו התגורר עם משפחתו בירושלים. קיסר היה חבר במושב השיתופי גאולים, שירת בצה"ל, שימש כמדריך במרכז נוער, עבד עם עולים חדשים, מילא תפקידים בכירים במשרד העבודה, שימש כיו"ר מחלקת הנוער והספורט וגזבר ההסתדרות, והוא חבר לשכת מפלגת העבודה. הוא למד בתלמוד תורה, סיים סמינר למורים ויש לו תואר ראשון בסוציולוגיה וכלכלה ותואר שני בכלכלה ובמדעי העבודה.

דבר בולט בעיקר בענפי הייצור. לדעת קיסר, אין זו תופעה חיובית ויש לעשות את מלוא המאמצים ליצור הזדהות של העובד עם מקום העבודה, על ידי יצירת תנאים נאי-תיים.

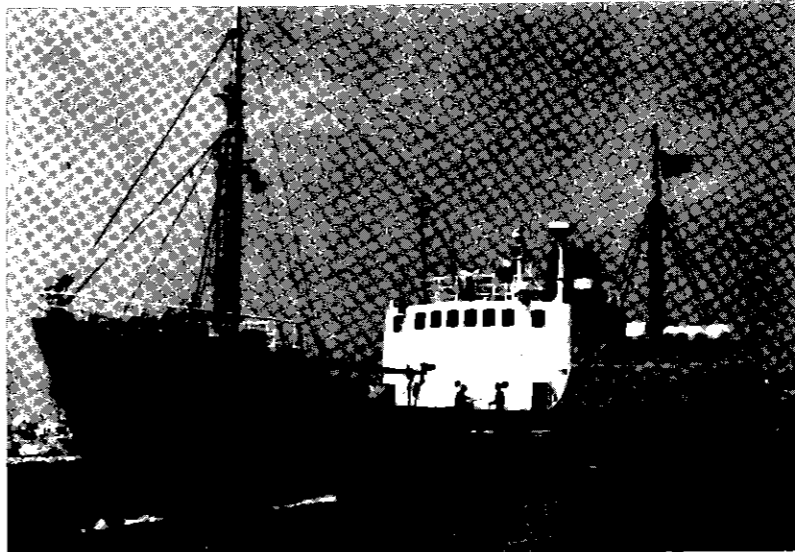
ישראל קיסר מתאר כמה מן ה- הישגים הבולטים של האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות בארבע השנים האחרונות:

● **התקדמו מאוד בהשוואת התנאים של עובדי הייצור לעובדי השירותים, בתחום הסוציאלי ובתחום הסביבתי.** קשה לעשות השוואה של רמות השכר שכן הן שונות בין ענפי השירותים השונים, וענפי הייצור ה- שונים, אך חשבנו כי אין זה צודק לתת תנאים מועדפים למזכירת מנ- הל המפעל המתקבלת מיומה הרא- שון לעבודה על בסיס חודשי, בעוד שהפועלים הוותיקים ממשיכים ל- עבוד על בסיס יומי ונתונים לסכנת פיטורין תמידית.

הוא מאמין כי, מתן הביטחון ל- עובד הוא גורם חיובי במוטיווציה בעבודה, ואי אפשר לנהל מפעל ר- משק עם פועלים נפחדים, במיוחד בימים אלה, שהמשק העולמי בכלל, והישראלי בפרט, בלתי יציבים ונתו- נים לתנודות חריפות. רק במפעלים שיש בהם יחסי עבודה הוגנים, ש- שומרים על העובד ומגבירים את ה- קשר שלו למקום העבודה, מגיעים לתוצאות".

„ביפן, למשל, מקום העבודה הוא כל כך בטוח שלפעמים המשרה עו- ברת בירושה מאב לבן. למרות זאת, רמת התפוקה היא מהגבוהות בעו- לם וכך גם הגידול השנתי בתפוקה".

שלא כמקובל לחשוב, קיסר מג- לה כי רמת הניידות בין ענפי ה- ייצור במשק גבוהה ביותר. על פי נתוני שירות התעסוקה מחליפים כרבע מיליון עובדים את מקום עבו- דתם במשך השנה, וממוצע הוותק של העובדים הוא כשלוש עד שלוש וחצי שנים במקום עבודה אחד. ה-



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



כ"ג יורדי הסירה בית הספר לקצינים ים עכו

המטרה

בית הספר שם לו למטרה לחנך נוער ישראלי לקצונה בחיל הים 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: שיט, מכונאות ימית ואלקטרוניקה ימית. תכנית הלימודים הכללית זהה בכל המגמות.

מגמת השיט נלמדים המקצועות: נווט, ימאות, אסטרונומיה, מטאורולוגיה, רישום מפות, בנית אניות, מכניקה של האניה, חשמל, אלקטרוניקה, אוטומציה. **מגמת המכונאות הימית:** מכונות חום, תרמודינמיקה טכנולוגיה, בנין אניות, שרטוט טכני, חוזק חמרים, אלקטרומכניקה, אלקטרוניקה, אוטומציה. **בתכנית הלימודים של כל מגמה כלולה עבודה מעשית:** לשייטים — ימאות מעשית בכלי שיט, 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 ממלא בדייקנות וחתום (ניתן לקבלו בביה"ס).
 2. תעודת לידה המעידה על גיל המועמד (14—16).
 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 ירושם המועמד את שמו).
 6. חוות דעת היועץ הפסיכולוגי מטעם המחלקה לחינוך במקום המגורים.
 7. חוות דעת של המורה היועצת.
- בגמר שנת הלימודים יצטרף הנרשם להמציא תעודת גמר רשמית של בית הספר היסודי או תעודת הסיום של כיתה ט'.

תנאי קבלה

מותקבלים 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 שיט, יציבותו הנפשית, כשרונו להסתגל לחיי חברה ונכונותו לשרת את הכלל.

המיון

מבין הנרשמים יתקבלו אותם התלמידים שיעמדו בבדיקות 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 המדים, ביטוח, מסעות ותשלום ראשון ע"ח הפנימיה, כפי שיפורט בחוזר שימסר למעוניינים בתחילת ההרשמה.

שלבי התקדמות והגשמה

בסיום בית הספר יתנייטו הבוגרים לשרות בחיל הים. הרוצים לשרת בחיל הים בתנאי קבע וימצאו ראויים לכך ע"י החיל, יתקבלו עם התנייטותם 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 הים ובצי הסוחר. בדבר פרטים נוספים נא לפנות למזכירות ביה"ס כדלקמן:

בימים א'—ה' בשעות 0800—1400
ביום ר' 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.

העובדים. כיום קשורים למעלה מ-90 אחוז מכלל השכירים לצורה זו או אחרת של הסדרי פנסיה והמעבר לפנסיה מקיפה אצל עובדי ה-מפעלים נעשה בקצב משיביע רצון.

● ההסכם השני שחתמנו עליו עם הסקטור הציבורי קובע שתוספות שכר שמקבל העובד, בשמות שונים והן שכר לכל דבר, יהוו בסיס לצורך התנאים הסוציאליים והפנסיה, כדי שהפנסיה תהווה חלק מההכנסה הריאלית של העובד ולא רק של סולם השכר.

● ניהלנו מו"מ עם המעסיקים הפרטיים, וזה חשוב בעיקר לעובדי ה-ייצור, כדי שייכללו בפנסיה מרכיבים כמו פרמיה, תוספות עבור משפחות שניה או שלישית, תוספת סיוע כוון ומאמץ וכד'. בשלב זה חתמנו על הסכם לפיו הפרמיה כבר תיכלל בחישובים, ועתה פועלת ועדה להכילת שאר המרכיבים.

איכות חיים בעבודה

● גם בנושא ההשתלמות המקצועית עית עשינו כמה צעדים קדימה. עד לפני זמן לא רב היה ברור לאקדמיים, כי ההשתלמות המקצועית מהווה תנאי חיוני להתקדמותם במקום העבודה. עתה הצלחנו להשיג מארגוני המעסיקים, הכרה בכשרה המקצועית של עובד הייצור המקצועי והלא-מקצועי כמרכיב חיוני להתקדמות בעבודה. בהרבה מקרים גם הוסכם כי המעביד יפריש את חלקו במקביל לחלקם של העובדים לקרן משותפת לצורך הכשרה והשתלמות מקצועית.

● הסכם אחר נוגע לשיעור דמי הבראה של הפועל. עד עתה הופלו הפועלים לרעה בשיעור דמי הבראה שקיבלו. עתה חתמנו על הסכם הקובע שיעור אחיד לעובדי הייצור והשירותים, וזאת מבלי לפגוע בהסכמים טובים יותר. הבסיס נקבע לפי מחיר יום הבראה בבתי הבראה של קופת החולים והעדכון נעשה ארבע פעמים בשנה, בהתאם למדד המחירים. **עתה אנו תובעים מהממשלה כי דמי הבראה יהיו פטורים ממס אם העובד יצא להבראה בפורעל וממציא קבלות על כך.**

● הסכם מהפכני חתמנו לפני שנה וחצי עם לשכת התאום של האירגון נים הכלכליים בנושא איכות החיים בעבודה. בשלב ראשון קבענו כמה אלמנטים ראשוניים לגבי מחוייבות המעסיק והעובדים, להבטחת איכות חיים מינימלית בעבודה. עתה עומדים לפני הרחבת המערכת ויש להרבות דות כי אצל חלק גדול מהמעסיקים, גם הפרטיים, נוצרה כבר מודעות רבה יותר לאיכות החיים בעבודה והתנאים הסביבתיים. הם כבר הבי-

נאבקים עם הממשלה

● לאחר שחוק שכר מינימום התקבל, חתמנו על הסכם להבטחת הכנסת מינימום, והדבר היה חשוב בעיקר לעובדי הייצור, שאינם מותדפקים כיום על הדלת, נוכח רמת השכר הירודה.

● דאגנו גם שעובדי ניקיון ושמירה הנמצאים בתחתית סולם השכר ונוצלו עד כה על ידי קבלנים פרטיים, יקבלו את מלוא הזכויות הסוציאליות.

● במסגרת הדאגה לדור ההמשך של עובדי הייצור, הסדרנו לנערים עובדים שכר מינימום, תוך העדפת הנערים הנקלטים בייצור לעומת ענפי השירותים.

● וההישג האחרון: **שר האוצר הנוכחי אישר את דרישתנו להעניק הנחות במס לעובדים המקבלים פרמיות על פי נורמות מדודות ובמשמרות שניה ושלישית. כך הבטחנו לעובד, הכנסה נטו גבוהה יותר, בלי שהגדלנו את ההוצאה למעסיק, אשר מצידו נהנה מניצול יתר של ציוד המפעל, וממוטיווציה גבוהה להגברת הפיריון.**

אולם לא נסכים בשום פנים לאפלייה שיצר האוצר בתחום זה בין עובדים במישמרות בסקטורים ה-שונים של המשק. אנו דרשנו ודורשים אמות מידה אחידות בתחום זה. אנחנו מעסיקים רבע מכלל המועסקים במשק ומובילים בתחום זכר יות העובד. איני יכול לתאר את ההסתדרות כאיגוד מקצועי בלבד ללא מערכת של מוסדות לעזרה הדדית ומוסדות לתרבות וחינוך הער-בד ומשפחתו.

● בתנאי המשק הבלתי יציבים בארץ ובעולם, מבטיח המשק ההסתדרות את רמת חייו והישגיו של האדם העובד וכך רק הסתדרות בעלת אופי כללי, העוסקת גם בנושאים של מחירים, סובסידיות וגם בתחומי המשק השונים, באמצעות הגדלת התפוקה ודוגמה אישית, יכולה להשפיע בצורה משמעותית על מעמדו של העובד.

חבל שהממשלה שנקטה את סיסמת ה"כלכלה החופשית", ודירדרה את המשק תוך יצירת כיסי אבטלה לאחר תעסוקה מלאה מזה 13 שנה, הגדילה האינפלציה, הקפיאה פי-תוח וצמיחה כלכלית, רואה בהסתדרות את האויב הראשון במעלה ונאבקות בנו במקום להסתייע במשק העובדים כמנוף רב-עוצמה להשגת מטרות כלכליות וחברתיות.

על יחסי העבודה בענף הספנות

בנושא זה אומר קיסר: "מאז נסתיימה השביתה הגדולה של הינואים וסיכסוך העבודה שזיעזע את ענף הספנות, מתקיימים יחסי עבודה תקינים בין איגוד קציני הים ו-איגוד הימאים הדירוגיים לבין חברות הספנות. עובדה זו נובעת, בין היתר, מן השינויים שנעשו בהסכט

העבודה הקיבוצי וכתוצאה מרפורם בסעיפים שהיו בעבר מקור לחיכוכים בין הצדדים.

את השיפור במערכת יחסי העבודה בענף, ניתן גם להסביר בכך ש-אירגוני הימאים והקצינים וחברות הספנות, יחד עם ההסתדרות, הפיקו לקחים והסיקו מסקנות לאחר השביתה הגדולה.

כדוגמא אפשר להצביע על כך ש-חברת הספנות הגדולה, "צים", תיגברה את המחלקה לכוח-אדם ו-כן הרחיבה והעמיקה את הקשרים עם איגודי הימאים והקצינים ועם משפחות הימאים.

האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות מקיים מגעים קבועים עם אירגוני הימאים והקצינים. במסגרת פגישות אלה נערכים חילופי דעות והערכות ביחס לבעיות שונות המתעוררות מעת לעת, לקראת מו"מ עם נציגי המעסיקים.

שיתוף פעולה זה הביא להידוק הקשר בין נציגי הימאים וקציני הים לבין ההסתדרות.

הערות המזכירות

הח' ישראל קיסר מגלה מודעות לנושא הספנות הישראלית בכלל ו-יורדי-הים בפרט ותורם את חלקו ב-שיפור תנאי העבודה של הימאי ה-ישראלי, שיפור רווחתו וקידומו ה-מקצועי.

הח' קיסר נמצא בקשר יום-יומי עם מזכירות האיגוד ומוכן לטפל בכל בעיה קטנה כגדולה, המופנית אליו על-ידינו.

אנו מודים לו, בהזדמנות זו, על תרומתו החשובה ומייחסים חשיבות מירבית לפעילותו בענף הספנות.

רמון

בטוח ופינוסים בע"מ

משרד ראשי: תל-אביב, רחוב החשמונאים 90, טל. 255163-5, ת.ד. 29020
סניף חיפה: רחוב הנמל 33, טל. 661637, 04-644364

יתרונות הביטוח ב"רמון"

- אנו מעניקים תנאים מיוחדים ואפשרויות תשלום נוחים לכל עובדי הים בצי הסוחר הישראלי.
 - טיפול מהיר ויעיל בתביעות עם הגשתן.
 - ייעוץ בפוליסות קיימות שברשותך.
 - בנוסף לטיפולנו בכל ענפי הביטוח הקימונו לאחרונה יחידה מיוחדת ל"ביטוח חיים". כל קצין יוכל להנות מתנאים מיוחדים, ייעוץ מקצועי לצרכיו הביטוחיים ולהגנת משפחתו (חסכון+סיכון), פתרון מיוחד לאבדן הכנסה במקרה תאונה או מחלה.
- פרטים נוספים בכל הקשור ל"ביטוח חיים" ניתן לקבל בסניפנו בחיפה נשמח לשרתך.

הנהלת "רמון"

שינויים אירגוניים מבחינת ראותם של איגודים מקצועיים

מאת: מ/ר שלמה אלימור

אנו, מזכירי האיגודים, איננו אנשי מחקר הנוציגים מצב על פי נתונים סטטיסטיים ומציעים פתרונות בהתאם.

כאנשי המעשה היומיומי במערכת יחסי העבודה, וכאשר איננו שותפים מלאים להחלטות, אנו נאלצים להגיב לכל שינוי שיש לו השלכה לגבי עבודתם ותנאי חייהם של חברינו על כלי השיט. קיימות מידות שונות של התייחסות מצד חברות ספנות השונות לגבי התערבות האיגודים בנושאים האירגוניים שלהם, אך לפחות לנו אין ספק לגבי הלגיטימציה שבהתחייבותנו לנושאים הנ"ל.

יש הרואים בכוח האדם אמצעי ייצור גרידא ומחפשים פתרונות טכניים לכל האילוצים המופעלים ע"י העובדים על המערכת הספנותית. גישה שונה במקצת נהוגה בחברות הספנות הלאומיות, על אף החסרונות הנובעים מהמבנה הבירוקראטי של חברה זו והמקשים לפעמים על ההידברות.

דרוש כוח אדם מיומן

לעתים נעלמת מעיני רבים העובדה שעקב ההתפתחות הטכנולוגית המואצת בצי הסוחר נידרש כוח אדם מיומן יותר ואלו מצידם מעמידים לפני המערכת הספנותית דרישות גבוהות יותר לגבי התגמול לים והסיפוקים המוצעים בענף. מצב זה מעמיד לפני הספנות הלאומית אתגרים שפתרון קשה וחסר החצלה מתבטא במחסור הולך וגובר של כוח אדם מיומן.

עידודים שונים הניתנים לספנות במדינה כמו יוון לדוגמה, מראים כיצד ניתן להפוך ענף זה למקור הכנסה נכבד ליזמים, לעובדים ולמשק המדינה. אצלנו מבוצאים, לדעתנו, גם ארבע העקרונות הניתנים לספנות הישראלית ומחטיאים את המטרה של הגדלת ספנות לאומית כענף רווחי שסביבו תשתית מפותחת של עסקים כלכליים נלווים. מצבה הגיאופוליטי של מדינת ישראל שונה מזה של יוון אך דוקא שוני זה מצדיק פיתוח תעשייה ספנותית כמקור כלכלי חשוב וכתוצאה מהמצבנו הפוליטי המיוחד.

ייחודו של איגודנו

מאחר שהתערבותנו במערכת איננה מתקבלת תמיד ברצון ובהכרת הלגיטימציה של בעלי אינטרס אנו נאלצים להשתמש בפעולות משפטיות, בקשרינו הבינלאומיים ובמאבק אקטיבי אחר כדי למנוע התפתחות ספנות הנוגדת לדעתנו את האינטרס של ציבור הימאים.

אנו שונים מאירגוני עובדים אחרים באותה מידה שהספנות שונה מענפים כלכליים בחוף והקושי בתקשורת עם חברינו הנמצאים במרחקים גורם לריכוז כוח רב בידי הפונקציונרים באיגוד הנדרשים להחליט ולפעול מבלי יכולת להתיעץ עם חברים. ומאותה סיבה גם מפגרת החסרה אחרי הפעולה.

באיגוד קציני הים כהונת המזכירים מוגבלת, על פי התקנון, לשישה קדנציות בלבד ולכן גם אנו מושפעים פחות משיקולים אלקטורליים מאשר ארגוני עובדים אחרים. אנו מנסים לממש מטרות התרבותיות את רגשי לבם של חברינו על כלי השיט, ככל שניתן לעמוד על כך בקשיי התיקשורת הנובעים מאופי הענף.

היחס בין הפיקוד למומחים בחוף

כפי שכבר ציינתי השינויים הטכנולוגיים גורמים לאי שביעות רצון מהסיפוקים המקצועיים והכלכליים ברמות השונות של הקצונה וחברינו "מצביעים ברגליהם" בגיל צעיר למדי כשעוד ניתן להשתלב בעיסוק אחר.

למאמץ היתר הנידרש בגין צמצום זה.

חברות הספנות אינן עושות הרבה לשינוי המצב מסיבות השמורות עמהן ובעקבות כך התוצאה היא צמצום מתמיד של כוח אדם מירמון באניות.

הפיצוי הכספי הישיר איננו פתרון ללחץ עיסוקי ולהגברת הבדידות החברתית ולפחות בנושא הרווחה מנסות חברות הספנות הגדולות (בעיקר "צ'ים") לטפל בבעיה ע"י הקצאת משאבים לפעולות רווחה. גם בנושא זה, של רווחת הימאים ומשפחותיהם, אין התחשבות רבה בדעתם של הללו ונוצרת הרגשה שמנגנון הרווחה הופך להיות מטרה לשמה.

נגד חיסול קווי הבית

זניחת ההובלה של מטען מעורב שהתרכזה בקווי הבית, הרחיקה

בדרגים בכירים של הקצונה מורגש תיסכול מסוים עקב פעולתה המתמחתת של הספנות, המעבירה את מרכז הכובד לשיקולים והחלטות תפעוליות לדרג של מומחים בחוף. במקביל לדגש החופי של הפעלה הימית ולצורך העסקתם של ימאים בעלי נסיון וידע ספציפי, נראית תמונה האפליה שחברת "צ'ים" נוהגת לרעת אנשי הים באיחוס תפקידים אלו וחוסר המודעות לגבי ההשלכות השליליות שאפליה זו גורמת ביחסי העבודה.

הספנות המתמחה משאירה מעט יוזמה בידי פיקודי האניות והלחץ של עמידה בלוח זמנים דחוק, בתור ספת לבידוד חברתי ההולך וגובר, גורם לחוסר אטרקטיביות בהמשך עסוקינו כימאים.

איגודי הימאים הבינו שלא ניתן להתנגד לצימצום תקנים על האניות, כפועל יוצא של התפתחות טכנולוגית, אך מדיניות המסויימת נהוגה איננה מאפשרת פיצוי הולם

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

קצין ימי שעינו נפגעה קשות בגלל מכה בעורפו זכה במשפט

בית-הדין קיבל את התביעה מב-חינה עובדתית וקבע כי אכן הוכח בפניו שהקצין איבד את שיווי משקל-לו עקב טלטול האניה בסערה בים וכי נפל, נפגע ואיבד את הכרתו. ב-כך הוכח, אמנם, אירוע "תאונה" מהבחינה העובדתית, אבל טרם הוכחה הבחינה הרפואית של הק-שר הסיבתי בין התאונה לבין הפ-גיעה בעין.

ביה"ד מינה לענין זה מומחה ר-פואי (פרופ' נוימן, מנהל מחלקת עיניים בבית-רוטשילד) וזה אמנם קבע כי "יש לקבל שאותה חבלה אשר גרמה לאיבוד הכרה היוותה גם את הגורם לנזק בעצב הראייה הימ-ני".

על יסוד חוות דעת רפואית חד-משמעית זו, הסכים המוסד לביטוח לאומי כי יינתן פסק דין נגד המוסד המאשר כי אכן תאוונת עבודה לפני-נו. על פיו זכאי הקצין כהן לכל ה-גימלאות המגיעות לנפגע בעבודה עפ"י חוק הביטוח הלאומי.

מצד לצד. כתוצאה מכך איבד כהן, כאשר עבד בחדר המכונות, את שיווי משקלו, נפל ונפגע קשה בעורפו. ה-מכה גרמה לו לאיבוד הכרה למשך מספר שניות, וכאשר התעורר מהעל-פון הרגיש כאבים באזור הראש וה-צוואר.

שום ימאי לא נכח בחדר המכונות כאשר המקרה קרה.

אך בזה לא די. מאז נעשתה ראי-יתו בעין הימנית מטושטשת ולקויה באופן רציני.

מה עושה עובד הטוען שנפגע ב-עבודה? מגיש תביעה למוסד לביטוח לאומי להכיר במקרה כתאוונת עב-דה. גם הקצין כהן עשה זאת. אלא שתביעתו נדחתה ע"י המוסד מהט-עם שלא נראה שום קשר בין חליקוי בראייתו לבין הפגיעה בעורפו, מה עוד שאין לו שום עד לתאונה...

באמצעותיו הוא הגיש תביעה מש-פטית נגד המוסד לבית הדין לעבודה בחיפה.

מאת עו"ד ישראל גיל
היועץ המשפטי של איגוד קציני הים



עו"ד ישראל גיל

משה כהן הוא קצין מכונה שעבד שנים מספר בחברת "צים".

בשעות הלילה של 8.6.78 הוא היה בתפקיד במשמרת לילה בחדר המכונות של האניה "אשדוד". אותו לילה פקדה סערת "מונסון" את ה-אזור בו הפליגה האניה וזו טולטלה

שנים האחרונות והמודעות לגבי הספנות הולכת ופוחתת חרף כל נסיונותינו לעניין כל גורם ממשלתי הקשור לכך. חברות הספנות לא השכילו לר-אותנו מאותו צד של המתרס בהת-יחסות לגורל הענף, ובקרבתנו גוברת החשדנות לגבי כוונותיהן של החב-רות בהתייחסותם לכוח-האדם הי-שראלי.

אינני חושב שהרכב פרסונלי זה או אחר באיגודים או בחברות יכול ל-שפר את המצב ללא קונצנזוס משר-תף על יעדי הענף וללא תיאום ב-מאבק להשגת עיודים שחלקנו ב-הם יתייחס ישירות למאמץ הנדרש עקב השינויים הטכנולוגיים הבלתי נמנעים.

(מאמר זה נכתב לצורך הרצאה של נציג האיגוד ביום עיון בשיתוף אוניברסיטת חיפה, בנושא התיי-חותם של איגודים בכלל ואיגודי הימאים הישראליים בפרט לנושא השינויים הטכנולוגיים על כלי ה-שיט. מאחר שיום עיון זה נידחה לתאריך מאוחר, נראה שניתן למ-צוא עניין בהתייחסותנו לנושא הנ"ל).

זרה התנגדותה לגורמים ישראליים אחרים והתעלמותה מגורמים זרים העוסקים בהובלה הישראלית בת-נאים מועדפים של כוח-אדם. אנו רואים בשינויים הטכנולוגיים בס-פנות אתגר שיש להתמודד אתו ב-שיתוף פעולה בין חברות הספנות, הימאים והממשלה לטובת הענף והמשק כולו.

קונצנזוס משותף על יעדי הענף

טבעי הדבר, שכאיגוד מקצועי ה-מייצג את חבריו, אנו רוצים בהטבת תנאי הימאים העוסקים במקצוע הדורש מאמץ והקרבת נוחות אי-שית עם כל שינוי טכנולוגי הנראה, לכאורה, שבא להקל על חייהם של הימאים.

בהערכת המצב לגבי פעולותינו בעבר וביחס לתקופת השקט התע-שיתי בשנים האחרונות, יש לציין, לצערנו, שהשגנו הדברות רבה יותר עם הגורמים הממשלתיים באותה תקופה של שביחות ועיצומים. על אף למידת לקחים ע"י חב-רות הספנות והאיגודים בעקבות ה-שביחה הממושכת של שנת 1978, לא השתנתה גישת הממשלה, שיש לתת עדיפות טיפולית מיידית רק למוקדי אי-שקט תעשיתי. מבחינ-תנו נראה שלא חל שיפור ב-3 ה-

הרבה ימאים מעיסוק זה, ומקומה של הספנות הישראלית נתפש ע"י ימאים זרים, שעבדו בתחילה בח-כירת חברות הספנות הישראליות. לאחרונה הפכו גורמים אלו להיות מוכרחיהן הישירים של חברות כל-כליות ישראליות, בבעלות פרטית, ציבורית ואפילו של משק העובדים השייך להסתדרות בה מאוגדים גם הימאים.

מצב זה פוגע לדעתנו באינטרס הימאים והמשק הישראלי ונובע משיקולי רווח לטווח קצר מהם לא משוחררים אפילו קברניטי משק ה-עובדים ההסתדרותי.

איגודי הימאים נלחמו בעבר — ונלחמים גם כיום — נגד חיסול ה-ספנות הביתית ללא הצלחה מר-בה. הטיעון הנגדי, המוכיח חוסר מודעות לענף הספנות, הוא שממ-י לא חסרים ימאים ישראליים. הת-רחבותה של חברה ישראלית קטנה שהתמחתה בהובלת מטען מעורב בקווי הבית, מוכיחה שיש עוד מ-קום לסוג זה של ספנות לצידה של הספנות המתמחה. אין ספק, שעי-זודים פיסקליים להעסקת הימאים הישראליים, היתה מאפשרת התח-רות קלה יותר עם גורמים זרים ב-קווי הבית.

יתכן שחברה בגודלה של "צים" איננה יכולה להשיט אניות בצורה רוחנית בקווי היס-התיכון, אך מר-



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



בנק לאומי
מעגן היטב
בחיפה
ב-1956 הועלה בנק לאומי ע"י ברידת הממשלה על-שדה-מלווה הבנק את עיר החמה.
בכל שנהד המוסד הממשיך. משרות והשקיעים בדיקה רבה ומשיקים לרעשי העיר שחזים משונים וירלים בכל תחומי הבנקאות.
בנק לאומי
הבנק המודרני עם הענף

הצטרפותה של ישראל לאמנה בינלאומית להסמכה והכשרת ימאים של "אימקו" 78

מאת: מר"ב גבי וייס, מנכ"ל הרשות לחינוך והכשרה ימיים
הועידה הבינלאומית של "אימקו", התכנסה ביוני/יולי 1978 בלונדון ואישרה אמנה בינלאומית בדבר הכשרתם והסמכתם של יורדי-ים. החומר לקראת ועידה זו הוכן במשך כ-6 שנים והטיטה סוכמה ב-10 ישיבות של תתי-ועדה.

ר"ח א. מרני (ז"ל), מר מילא — מזכיר ראשון בשגרירות בלונדון והחתום מעלה, השתתפו כמשלחת ישראל לוועידה זו.

21 מדינות השתתפו בישיבות תתי-הועדה ובוועידה המסמכת שהשתתפו 63 משלחות של מדינות ו-13 גופים משקיפים (כגון נציגי איגודי ימאים, נציגי בעלי אניות, הליגה הערבית וכו').

לקראת הדיונים על הצטרפותה של ישראל לאמנה זו — הוטל על ע. קלמפרר לתרגם את האמנה ול-הביא את הפרטים לידעת המועצה להסמכת ימאים ודבר זה אמר גם כבר נעשה בישיבת המועצה ה-אחרונה.

התייחסות

השתתפתי במספר ישיבות של תתי-הועדה שהכינה את החומר לקראת ישיבת הוועידה האמורה ו-אני מעוניין למסור לציבור קציני ה-ים על התרשמויות והתייחסות ל-מספר נושאים.

השתתפותן של 63 משלחות, ל-עומת 21 שהשתתפו בהכנת החומר לאמנה, שינתה את התמונה: רוב המשלחות שהצטרפו ניסו למהול את תוכן התקנות ולהוריד את רמת הדרישות. היו אלה המשלחות של האומות הימיות המפותחות שעמדו על המשמר והתנגדו להורדת הרמה. הנציגות של איגודי העובדים ה-חופשיים (I.C.F.T.U.) — שנציגה הראשי היה ר"ח סורנסן הדני — נלחמה כאריה לשמירת רמת ההכשרה וההסמכה המינימליים, כפי שהוכנה בישיבות תתי-הועדה.

במה עוסקות התקנות המחייבות?

אחת התקנות — שתעניין בעיקר את הקצונה הבכירה, הוותיקה — מתייחסת לדרישות האמנה בנושא הצורך בהשתלמויות והתחדשות תקופתית.

תקנה זו מתייחסת לדרישות שתקיימנה לגבי כל קציני הסיפון, מכונה ורדיו (האמנה אינה מתייחסת לקציני חשמל) המפליגים באר-

ץ קבוע והמפסיקים להפליג לתקופה של 5 שנים ומעלה וקובעת:

- א. על הקצין לעבור בדיקה רפואית, לפחות פעם בחמש שנים.
- ב. עומד באחד מהקריטריונים הבאים:

1. להפליג לפחות שנה אחת במשך חמשת השנים האחרונות.
 2. היה מועסק בעבודות הקשורות למקצוע שלו.
 3. עובר מבחן מאושר ע"י הוניהלה (קרי — אגף הספנות).
 4. עובר קורס/ים מתוכננים בהצלחה.
 5. מפליג בדרגת קצין נוסף לפחות שלושה חודשים — לפני קבלת ה-דרגה אליה יש לו הסמכה.
- נראה לי שקיימת גמישות מירבית לתקנה זו וכל אחד מאתנו יוכל לעמוד באחת מחמשת האפשרויות ללא בעיות מיוחדות.

יישום האמנה בישראל

לבסוף, עלי להעיר נקודה חשובה נוספת, המתייחסת לקבלת האמנה על ידי ישראל ויישומה על ידינו: כפי שהתבטאתי לא פעם, עלי ל-הדגיש שוב ששיטות ההכשרה וה-הסמכה שלנו יכולות להתחרות מ-בחינת רמתן ללא קושי מיוחד עם אלה הנהוגים באירופה וכמובן ב-אמנה. קיימים, אמנם, מספר ש-נויים שעלינו להכניס אך נוכל ליי-שם זאת ללא קשיים מיוחדים.

רוב ארצות אירופה תכננו שינויים במערכות ההכשרה וההסמכה שלהן תוך כדי ישיבות תתי-הועדה: בריט-ניה, למשל, שינתה את שיטת ההס-מכה שלה והכניסה את הדרישה ל-קצין-מכונה מוסמך לכל משמרת — דבר שלא היה קיים מקודם.

קיימת מגמה — המתבטאת ב-יחוד בארה"ב ולאחרונה גם באיר-ופה — לנהוג בנמליהן כאילו האמ-נה כבר התקבלה ולדרוש מאניות של ארצות אחרות עמידה בתנאי ה-אמנה וזאת גם בנושאים של אמנות בינלאומיות אחרות.

נראה לי שארץ כמו שלנו — עם צי מודרני ברמה גבוהה ועם צוותות העומדים בהחלט בקריטריוני המי-נימום הנדרשים באמנה — צריכה להיות מעוניינת בהצטרפות לאמנה, גם ללא הלחץ המוזכר.

הרשות לחינוך והכשרה ימיים

סקירת פעילות

הרשות מטפלת, כידוע, בפרסום, גיוס והעלאה לאוניות של צוערים ובהכשרת קצינים, צוערים ודירוגים. במשרד הראשי ברחוב נתן 11, בחיפה, נמצאים הנהלת הרשות, יחידת הצוערים ומשרד הגיוס; בנוסף קיי-מים עוד המכון להכשרה ימית בעכו ואוניית ההכשרה „דדו" בנמל הקי-שון הצפוני-מזרחי.

בשנת הפעילות 79/80 גייסה הרשות 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 הקורסנטים.

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 „דדו", בחיבורה לרשת החשמל ובגרוד ר-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-רים בנושאי בטיחות, סיה"צ, כבוי אש, יעזרה ראשונה ועוד, אותו ניתן לרכוש במשרדי הרשות או בוועדת הבטיחות היושבת במקומה הישן ברח' העצמאות 60.

השתלמויות לקציני רדיו

27.11.81	26.10.81	מיכשור חדיש
31.12.81	29.11.81	קורס מכ"מ
		קורס
19.3.82	8.2.82	ציוד סימנס

בנוסף, מתוכננות השתלמויות ל-רבי-חובלים במדמה מכ"מ ובמידת האפשר גם בעזרה רפואית. פרטים נוספים על נתוני קבלה, תנאי תשלום ועלות לקצינים שה-חברה בה הם משרתים אינה חברה ברשות לחינוך והכשרה ימיים, ניתן למצוא בחוברת „תכנית קורסים" המופצת ע"י הרשות לכל חברות הספנות ומופצות על ידן לאניות.

מועדי הקורסים המתוכננים להפתח במכון להכשרה ימית בעכו

11.2.82	31.8.81	חב"ב (רבי-חובל)
30.6.82	18.1.82	חב"א (חובל ראשון)
12.2.82	1.9.81	חמ"ב (חובל שני)
25.6.82	11.1.82	חמ"א (חובל שלישי)
27.5.82	4.10.81	קמ"ר (ק. מכונות ראשי)
29.1.82	30.8.81	ק. מכ. ראשון
25.6.82	31.1.82	ק. מכ. שני
12.2.82	20.9.81	ק. מכ. שלישי (ריגל)
14.5.82	14.2.82	ק. מכ. שלישי (להנדסאים)
17.6.82	25.10.81	קציני חשמל

מקום עבודה בטוח ב-100%

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

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

קצין בצי הסוחר

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



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

אבקש פרטים בקשר לקורס _____

שמי _____

כתובתי _____

גילי _____

השכלתי _____

אניה עם אוטומציה והתקנות הבריאותיות בצי-הסוחר הישראלי

מאת ד"ר פאול ברנשטיין
מפקח רפואי באגף הספנות והנמלים

התבקשתי על ידי מנהל כוח-אדם ימי באגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה מר זאב פריד לעשות ביקורת על התקנות הבריאותיות אשר נמצאות כעת בתוקף מספר שנים, ולאור הדרישות המשתנות בעידן האוטו-מציה והשיכלולים האירגוניים באניות החדישות בשירות צי הסוחר הישראלי.

מין". בחירת האניה היתה מיקרית. עלי לציין שהתקבלתי על ידי רב-החובל, הקצינים והדירוגים בידי-דו. ניתנה לי גישה חופשית לכל חלקי האניה על-מנת לצפות בפעיל-לותם היומיומית של כל אנשי הצוות ולראות את הציוד בפעולה. קבלתי הסבר מלא ומאלף מרב-החובלת וכל אחד מהצוות אשר השתדלו בסבל-נות רבה להסביר לי את אופי הפעו-לות השונות.

ה צ ו ת

● כושר גופני

בגלל הניוון הגופני שנובע מחוסר תרגול קבוע בעבודה היומיומית, איש הצוות מתקשה יותר לעמוד ב-מאמץ גופני פתאומי וחד-פעמי ב-שעת הצורך. מכאן ניתן להסיק ש-הכושר הגופני צריך להיות מותאם לא לעבודה הממוצעת היומיומית אשר כיום הינה מעטה אלא לדרי-שות המקסימליות שעלולות להת-עורר בשעת חירום, בעיתות סכנה, ונצבים שונים בלתי-צפויים הדור-שים עומס יתר גופני ונפשי, גם עם התפקיד מחוץ להתמחות שלו ה-מיוחד כגון טיפול בסירת הצלה, כבוי אש, כניסה למקום סגור וכדו-מה.

פירות, המבוססות על איידיעת העובדות.

יש להכניס את מקצוע הטבח בין ההסמכות של הימאים שיכללו ב-תקנות ולהקנות להם ידיעות מיוח-דות הקשורות למקצוע הבינלאומי של טבח אניה. אין לסמוך על משרד העבודה אשר קובע היום מי יכול להיות טבח באניה.

בעיות סביבתיות

● רעש

בסיפוק רב ראיתי את ההקפדה של אנשי צוות המכונה על השימוש באוזניות. חדר הבקרה הוא שקט וקריר אך הרעש בחדר מכונות הוא ברמה המזיקה לבריאות ללא שי-מוש באוזניות. למעשה, אצל אנשי המכונה הוטיקים מורגשת ירידה בשמיעה.

רעש נוסף נובע מן הויברציות ומ-מתקני מיזוג אויר, הדבר גם מפריע לשמיעת מוסיקה בטרקלין האניה. כל עוד המכונה פועלת הרעש וה-ויברציה מלוות את הימאי במשך כל ההפלגה.

רעש עצום ביחד עם זהום אויר קשה שורר באולם המחסן בעת פרי-קת המכולות בעזרת טרקטורים אשר פולטים גזים מרעילים וגורמים לרעש עם הד חזק מדפנות המתכת. האורו עוזר רק באופן חלקי. זאת בעיה תברואתית-תעשייתית בינ-לאומית אשר מחכה לפתרון.

● חום

בעית החום קיימת בחדר המכו-נות והימאים לא מודעים תמיד ל-צורך להרבות בשתייה. הם שותים

לפי הצמאון שלהם אשר אינו מודד לוננו על החום, מקבלים את תנאי טוב של הפסד נוזלים. הם לא הת-מים כחלק בלתי-נפרד של עבודתם בה הם עצמם בחרו.

● תנאי מגורים

הצוות נמצא באיזור מגורים ב-מקום סגור, בתנאים מלאכותיים כמעט ללא שטח סיפון חופשי. אין למרות שמה שלישום שנה מקו-סיפון המיועד לבלוי זמן חופשי. בל לקחת קרובי משפחה להפלגות לתקופות שונות, אין כל סידור מיר-חד עבור נוסעים. הילדים סגורים בתחום מגורי הצוות, ומפריעים ל-אנשי הצוות במנוחתם, אין גם תע-סוקה לנשות הימאים המלוות את בעליהן.

● חיי חברה וסגנון בילוי — בריאות הנפש

חיי ימאי באנית משא הנם חיי בדידות. מספר הצוות (26) אינו מבטא את המציאות החברתית ה-קיימת. למעשה, מגעים חברתיים הדדיים הינם מצומצמים בין קבו-צות הקטנות בהרבה ממספר זה. שעות העבודה של קצין הרדיו מונעת ממנו להשתתף בפעילות ה-

חברתית בשעות הערב. עבודת המש-מרות גם היא מצמצמת את המגע החברתי בין אנשי הצוות. נוסף לכך הפער החברתי בין הדורגים ובין ה-קצינים הוא כה גדול שהדבר מונע קיום חיים חברתיים משותפים. יצויין כי ההסתייגות באה לא מעט מצד הדורגים שלא מרגישים בנוח בחברת הקצינים בזמנם החופשי.

המגמה הכללית בספנות העול-מית לצמצום הצוות ולרכז תפקידים מספר לאדם אחד תצמצם את ה-צוות עד כדי כך, שיהא זה חשוב ב-יותר לבחור אנשים בעלי רמה תר-בותית דומה.

יתרה מזה, עקב צמצומים עולה חשיבותו של כל איש ואיש שנמצא על הסיפון במעין עמדת מפתח ונתון ללחצים גוברים. לכן חשובה כעת אף יותר היציבות הנפשית ובזמן בחירת המועמדים יש לקחת נקודה זאת בחשבון.

● היומן הרפואי באניה

צורת היומן לא אחידה בכל ה-אניות בצי הסוחר. זה לא אומר ש-היומן שבשמוש באניות, "צים" לא מתאים. יהיה צורך ביומן רשמי אחד לכל אניה.

חסרים גם יומנים ישנים. לפי דע-תי את היומנים הישנים יש לראות כמסמך רשמי חסוי ויש לשמור אר-תם בכספת אצל רב-החובל. חומר זה הינו עדות שוטפת מהנעשה ב-אניה וחשיבותו רבה מבחינה רפר-אית משפטית.

ראיתי את הקצין השני בפעולה בזמן הטיפול הרפואי והוא עשה זאת בצורה מקצועית, שגם רופא לא היה יכול למצוא בטיפול פגם.

לשרות הרפואי הצנוע אשר ניתן לימאי למחלות קלות רגילות יש ערך מונע למחלות רציניות וגם ערך פסיכולוגי בתנאי האניה.

הקורסים לעזרה ראשונה של רשות להדרכה ימית השיגו את מט-רתם בצורה נאותה. אולם נוסף לכל זאת יש צורך בחשתלמות מתמדת של קציני הסיפון בנוסף לקורס ה-בסיסי. דבר זה ניתן לעשו תבאמצ-עות התכתבות.

● בעית מחלת ים

רוב אנשי הצוות סובלים ממחלת ים לאחר ששהו בחופשה ארוכה. יוצא אפוא שלאחר זמן ממושך ב-חף מאבדים את חיסונם וסובלים המשך בתחתית עמוד 26

ימאים סובלים מאחוז התמותה הגבוה ביותר מתאונות!

במחלות הלב. בדו"ח לא מופיעים נתונים על מקרים של ימאים שהפכו לבעלי מום או החולים מכדי להמשיך עבו-דתם ביים.

בין יתר דבריו אמר ג'ים סלטר, המזכיר הכללי של איגוד הימאים הבריטי, כי לאור דו"ח מזעזע זה אי-סור לשבת בחיבוק ידיים ואין להר-שות המשך מצב נורא שכזה בימ-אות.

לדבריו: השאלה אם ההסדרים הקיימים כיום להגנת הימאי בעבו-רתו הם אמנם מתאימים, ואם אין לשנות את כל הגישה לנושא הבטחת שלומו של הימאי בעבודתו? למעלה מזה, נשאלת השאלה אם חברות ה-ספנות ערוכות כיום, באמצעים וב-תקציבים הנוכחיים, לעמוד במשימה לשיפור ברמת שירותי הבריאות ו-הבטיחות לימאים?

רי המוות הרבים בקרב הימאים. מ-חלות הן הגורם ל-50% ממקרי ה-מוות ובמיוחד פוגע הדבר בגילאים 35—54.

מן הדו"ח עולה כי 51% מהימאים המתים מסיבות אחרות — שלא ממחלות — הם בגילאים 34 ומטה וכרבע מהם מתחת לגיל 25. בנוסף, ידוע על מקרי התאבדות, רצח, נעדרים ביים, תאונות באניות ובחוף ואסונות ימיים.

הסקירה הסטטיסטית האחרונה מראה כי לסיכון הרב ביותר למקרי מוות ממחלות ומסיבות אחרות נ-תונים רבי החובלים וקציני הסיפון (317 מקרי מוות על כל 100,000 מועסקים), אחריהם באים המכוני-אים (268) סיפונאים (257) ומחלקת שירות (134).

מחלות כלי הדם וטרומבוז הן הנפוצות במחלות וכן קיימת עליה

בדו"ח מזעזע שפורסם בעתון ה-"אנגלי", הימאי" בחודש פברואר-מרץ 1981, נמסר כי מוות הנגרם כתוצאה מתאונות — תדירותו באניות גבוהה פי 35 מאשר בכל יתר ענפי התעשייה. אפילו כריית פחם הנחשבת לאחת העבודות המסוכנות — שיעור הסי-כון בה הוא ב-4 פעמים נמוך מזה של הימאים.

זהו אחד הממצאים בסקר שפור-סם ע"י האיגוד הבריטי לימאים. חוקרים מטעמם מצאו כי מאז שנת 1964 ועד לשנת 1978 חל גידול של פי שלושה במקרי המוות כתוצ-אה מתאונות בקרב הימאים לעומת יתר ענפי התעשייה שבהם ניכרה ירי-דה באחוז מקרי המוות מתאונות.

מחלות כסיבות למוות

תאונות אינן הגורם היחיד למק-

הידענות?

בבקורים שאני עורך באניות, אין באפשרותי להגיע אל כל הקצונה ו- צוות האניה, שמדרך הטבע עסוקים ביותר בנמל הבית. לכן אנצל במה זו בכדי לקדם ולהזכיר מידע בענייני בטיחות.

★ נקודת ההבזקה של רוב הצב- עים הנמצאים בשימוש יום-יומי באניה, נעה בין 25-35 מעלות צלסיוס, בטמפרטורה זו מתא- דה הצבע, ובתערובת מתאימה באוויר, חסר רק ניצוץ קטן ש- עלול לגרום לפיצוץ ודליקה. מסיבה זאת חייב מחסן הצב- עים להיות מאורר, וסידור ה- תאורה בו, אטים לגזים.

★ בזמן טעינת מצברים נפלטים גזים של חמצן ומימן. המימן מתלקח בקלות בריכוזים שבין 4-75 אחוז באוויר. ניצוץ חש- מלי או אחר עלול לגרום להת- פוצצות ולשריפה, גם כאן חייבת הנורה להיות תחת מתקן אטום לגז, והמקום מאורר.

★ כאשר אתה מצטרף לאניה, אין לאחסן מצברי חומצה ומצ- ברי אלקלי באותו מדור.

★ החמצן הינו גז שאינו בוער ב- עצמו, אולם נוכחותו מגבירה את הבעירה. מגע של חמצן עם שמו, שומן וחומרים אורגניים אחרים, יגרום לדליקות והת- פוצצויות.

לכן, בזמן שאתה מטפל במיכלי חמצן, בחדר המכונות, או בחמ- צן רפואי, הקפד על כך שידך, בגדיך ואביזרים אחרים שבשי- מושך, יהיו נקיים משומנים.

★ באניות מכולה, שכיחות ביותר פגיעות הראש, וזאת מחמת ה- מכשולים הבולטים במעברים הצרים על הסיפון, ואביזרי ה- קשירה הנזרקים מהמכולות. הקפד להשתמש בקסדת מגן, ב- כך תמנע תאונה ממך, ותעזור לאחרים להתגבר על הבושה ה- מדומה שבשימוש בקסדה.

★ כאשר אתה מצטרף לאניה, בברכת הפלגות ללא תאונות ר"ח א. קרובים מודרך ומרכז ועדת הבטיחות של הצי

אתה מקבל על עצמך אחריות כבדה ביותר. משום כך, היה בטוח שהפעלת מערכות החי- רום, כגון מערכות כיבוי ה- אש, הפעלת משאבת חירום וכו', נהירה לך עד הפרט האחר- רון. זאת, לפני שתשחרר את ה- קצין המוחלף.

אתה, כקצין תורן, עלול להיות זה שתיקרא להפעיל ציוד זה ב- שעת חירום וגם להיות זה שיצ- טרך להשיב על שאלות לאחר מקרה כזה...

★ תחרות הבטיחות ע"ש ר"ח מ. אקדיש ז"ל החלה ביום 15.3.81 ותסתיים ביום 15.3.82. תחרות זו מיועדת גם לקצינים ואנשי צוות - אישית.

גלה עירנות בנושאי הבטיחות, והעלה על הכתב רעיונות או הצעות להגברת תודעת הבטי- חות, או כל אמצעי אחר למני- עת תאונות באניותינו.

כתובתנו: **ועדת הבטיחות של צי הסוחר הישראלי, ת.ד. 2221 חיפה 31 021.**

השתתפותכם תעזור לנו לעזור לכם.

סיפור של חברה

ינור שרותי ים בע"מ



ר/ח משה ינור, מנכ"ל החברה

פיתח מענב להאחדת מטעני שקים

את "ינור שרותי ים בע"מ" הקים ר/ח ינור בשנת 1969 בנמל אשדוד. הוא עסק אז במתן ייעוץ ליצואנים ויבואנים בכל הקשור להאחדת מט- ענים בתובלה ימית.

בין היתר היה אחראי על פיקוח טעינת יצוא פרייהדר, מטעם המר- עצה לשיווק פרי הדר, ובר-זמנית ע- סק עבור המועצה בפיתוח שיטות האחדה של פרי הדר. הוא היה גם סוכן-משנה של "חברה ימית להוב- לת פרי" באשדוד ושל אניות הקירור של חברת "סאלאן".

תוך כדי הפעילות הזאת פיתח ר/ח משה ינור מענב להאחדת מט- עני שקים. המענב הופעל לראשונה - זוכה להצלחה רבה - ביבוא של מלט מתורקיה בשנת 1971/2.

לאחר זמן מה התלהבה רשות ה- נמלים מההמצאה הזאת שהוציאה תקנות לפיהן יבוא שקי מלט יהיה אך ורק במענבים כאלו.

אין ספק שרבי-חובל משה (,מור- סה") ינור הוא "סיפור הצלחה" ב- קנה-מידה ישראלי. מיועץ להובלה ימית בשנת 1969 הוא הפך לבעל חברת אניות ובשנת 1981 יש לו צי של 4 אניות, 100 ימאים (90% מהם ישראליים), 8 עובדי חוף, משרד ראשי בחיפה וסניף באשדוד.

ר/ח ינור הוא בן 50. עלה ארצה מעירק בשנת 1942, סיים את בית- הספר התיכון בעין-חרוד, שירת ב- "הגנה" ובצה"ל ונפצע במלחמת ה- שחרור.

עם תום שירותו הצבאי הוא מח- ליט על קריירה ימית ובנובמבר 1949 עולה על אחת מאניות "צים" כמלח- מתלמד. בשנת 1953 עבר בחינות של חובל שלישי, התקדם בסולם הדר- גות והוסמך כרבי-חובל בשנת 1959. הוא הפליג על אניות חברת "צים" בקווים השונים.

בשנים 65-1963 היה מפקח ב- חברת "צים" ובשנת 1965 עבר לנמל אשדוד לכהן כאחראי על תפעול א- ניות החברה בנמל הדרומי. במאי 1976 פרש מחברת הספנות הלאר- מית.

מה הלהיב כל כך את רשות הני- מלים בנושא זה? משיב, "מוסה": "השימוש במענבים אלה העלה את תפוקת פריקת המלט במוצע מ- 150 טון ל"יד" למשמרת לכדי 500- 600 טון ל"יד" למשמרת וכמו כן הפחית את מספר העובדים לחצי".

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

„לממשלה אין תודעה ספנותית“

רב/חובל משה ינור קובל על כך שמאז רכש את האניה הראשונה שלו הוא נתקל השכם והערב בחוסר תודעה מצד הממשלה לענף הספנות. „אין תמריץ לבעלי האניות ולימאים וזאת בניגוד ליחס לתעשייה ולמלונד-אות וליחסן של מדינות אחרות לענף הספנות“.

יחד עם זאת מקווה בעל „ינור שרותי ים בע"מ" לגישה חיובית יותר של הממשלה לענף הספנות ולתוכנית לפיתוח הספנות הישראלית אשר אינה נזקקת לעזרה כספית. גישה חיובית יותר מצד הממשלה תאפשר למשוך לצי הסוחר הישראלי קצינים ודירוגים ברמה גבוהה יותר, כדי להגביר באופן ניכר את חלקה של הספנות הישראלית בהובלה הדינלאומית ובעיקר לישראל וממנה“.

מפורסם (הוא הסעיף בדבר עבודות מיוחדות שהיה שרוי במחלוקת וש-יהיה אחת הסיבות שהביאו לשבי-תה הגדולה בשנת 1978) ונתנה תנאי שכר טובים יותר, מעל לחוזה ה-עבודה, לימאים באניות.

בתום שביתת הימאים, כאשר הוחלט כי החברות תשלמנה למעשה חלק מהמיסוי של הימאים נוצר אבי-סורד: הימאים קיבלו את אותו שכר ואילו עלותם לחברות הספנות היתה כפולה“.

כמי שהיה שנים רבות אישיים ב-פועל, החליט ר/ח ינור להקנות ל-ימאים הרגשה של ביתיות באניה, שיהיה להם טוב ונוח. לכן הוא לא חוסך בתקציב האוכל, בשיפור תנאי המגורים (שטיחים, וילונות, ריהוט) ובשמירה על רמת אחזקה גבוהה של האניה.

ברישיחנו סבור כי עובדות אלו בצירוף „יחסי האישי לכל ימאי“ הביאו לנאמנות רבה יותר של הימאים העובדים בחברת „ינור שרותי ים בע"מ“ וההוכחה הטובה לכך היא התחלופה המזערית.

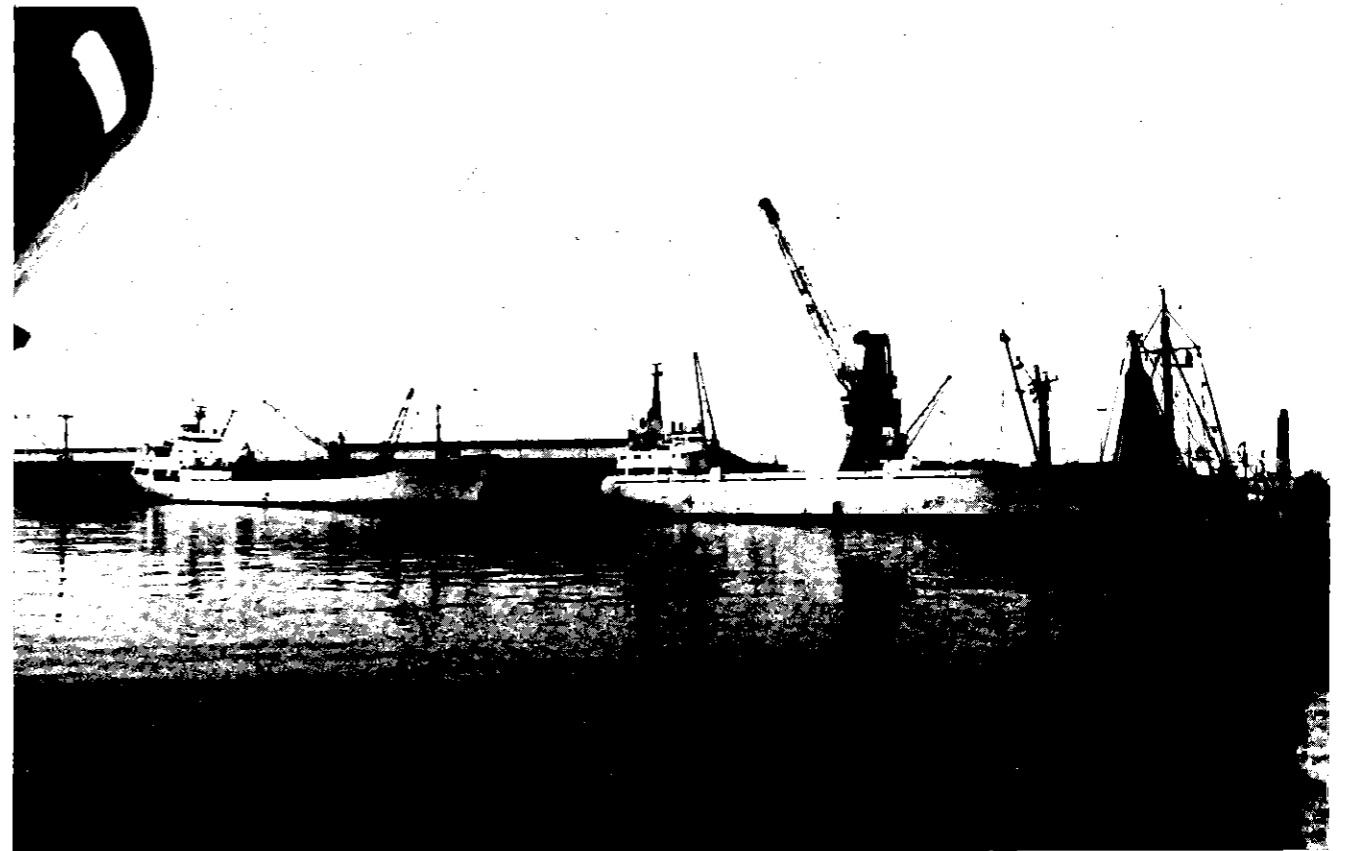
הדר החוצה ותחזורה עם מטען כל-לי.

„יחסי אישי לכל ימאי“

היום, כשהוא כבר בעל 4 אניות, נזכר ברישיחנו בשמץ של נוסטלגיה, בקשיים שהיו לו בעת תפעולה של האניה הראשונה.

בבקשה, ספר על כך ר/ח ינור: „כאשר רכשתי את האניה „לי-שרון“, ביוני 1976, לא היתה רגיעה ביחסי העבודה בענף הספנות הישראלי. למרות שהאניה הניפה דגל פנמי, היתה לי התחייבות למשרד התחבורה שתהיה זו אניה ישראלית לכל דבר, שתענה על דרישות ותקנות מדינת ישראל. מאחר וקבעתי לי כמדיניות להעסיק בעיקר ימאים ישראלים היה ברור לי מאליו שאע-סיק על פי חוזה-העבודה של איגודי הקצינים והדירוגים עם חברות הספנות.“

קבעתי אז שיטת שכר ותנאי עבודה שפתרו את בעיות „סעיף 13“ ה-



מימין: לי-שרון, משמאל: יעל

למסקנה שתוך שנתיים הן שילמו את מחירן על סמך דמי החכירה ש„נשר“ שילמה לבעלי האניות ה-לו. ומכאן רק צעד אחד למסקנה נוספת: אם היוונים מרוויחים — מ-דוע שלא תפעלנה בקו הזה אניות ישראליות שתרווחנה אף הן?

האניה הראשונה „לי-שרון“

הלך ר/ח ינור אצל מנהלי ביח"ר „נשר“ ואמר להם: „רבותי! במקום שתחכרו אניות מיוונים עשו זאת מ-מני, תושב הארץ“. הללו עשו „חוש-ביים“ והשיבו לו: „הרעיון טוב אבל איך נחכור אותן אצלך ולגבינו אתה נחשב כעובד המפעל“.

החליט „מוסה“: אם כך אלך ל-משהו מתוחכם יותר מהובלת מלט ואפנה לאניה מתמחה בהובלת מ-טחים ומכוניות, בשיטת „עלה-רד“. לאחר שהיה בידו חוזה מהמועצה לשיווק פרי הדר לאניה אחת ל-שתי עונות, רכש ר/ח ינור ביוני 1976 את אניותו הראשונה, לה קרא „לי-שרון“. היא בת 2400 טון מעמס,

רווחי המפעל — לרכישת אניות

כשנושא המענבים הלך והתפתח פנה ר"ח ינור ליצרן מענבים בבריט-ניה והציע לו להקים בארץ, בשותפות, מפעל לייצור וייצוא מענבים. בשנת 1973 הוקם המפעל — „מרו-דולור מענבים ימיים בע"מ“ — כ-מפעל מאושר, דהיינו המס על ה-רווח מוגבל. כבר מאותה שנה — רעד היום — המפעל זוכה מדי שנה בתואר „יצואן מוסמך“, כאשר 100% של מוצריו מיועדים לייצוא. את הרווחים שלו ממפעל זה (ה-נמצא באשדוד ומעסיק 25 עובדים) ייעד ינור לרכישת אניות משלו. לרעיון של להיות בעל אניות הגיע ר"ח ינור לאחר שביתת-החרושת למלט „נשר“ הציע לו — בעקבות שביעות רצונם מהייעוץ שלו — לטפל בכל בעיות ההובלה הימית של-הם (מדובר היה בעיקר ביבוא מלט וקלינקר) ובשמש ניהל הוא 5 אניות זרות בחכירת-זמן.

בתקופת הניהול של אניות אלו — שהיו ברובן יווניות — הגיע „מוסה“

ינור שרותי ים בע"מ

רח' נתן קייזרמן 1 חיפה
ת.ד. 33972 חיפה 31339

מודיעים על החלפת מספרי הטלפון במשרדה הראשי בחיפה
מספרי הטלפון החדשים הם:
04-674469/674473/674485

סיני אשדוד: מיקוד 77 120 ת.ד. 4013
טל. 055-22501 / 25878
מען למברקים: ינור
טלסקס: 31835

THE CITRUS MARKETING BOARD OF ISRAEL

THE EXPORTER OF THE ISRAELI CITRUS FRUIT IN THE WORLD MARKET.

6, WISOTZKY STR. -
P.O. BOX 2590 TEL-AVIV 61025
TEL. 03-422311 - TELEX 0341601

אל מזכירות
איגוד הקצינים

אני סבור ש...

המפקחים מייצגים חברת השייט הלאומית

ר/ח דוד קריץ

(נשלח לפרסום בבטאון לפני אסון „מצדה“)

מסכים עם דעותיו של מ/ר אלימור („התפעולנים“, גליון 14) בענין העסקתם של מנהלי תפעול ומפקחים זרים בשרות חברת השייט הלאומית בכל רחבי תבל. ברצוני רק להוסיף כי בעבר הוגשו תלונות רבות מפקוד האניות על יכולתם המקצועית ודרך תפקודם הפגום של חלק גדול של המפקחים הזרים ועד כמה שידוע לי, שום צעדים משמעותיים לא נעשו עד כה לשיפור.

של הבעיה, עשויה להביא להבראת המצב והמערכת.

מי יפקח על המפקחים?

ומנושא הזרים, אלינו. קל יח- סית למצוא פגמים ולהטיח אשמות במפקחים זרים. השאלה היא האם עמיתינו, המפקחים הישראליים, ני- קיים ופועלים כשורה. לצערי, ה- תשובה שלילית.

מקובלת בעולם הספנות ההנחה שלא כל ימאי שהצליח בתפקידו בים, בהכרח שיצליח בתפקיד חר- פי. בחברת השייט הלאומית המ-

ציאות הפוכה. ימאים רבים שחר- כיחו עצמם ככשולן לאורך שרותם הימי, מתגלים לפתע כ"כשרונות" בתפקידים בחוף. אין עוררין חלי- לה, שזכותם של ימאים, ובמיוחד הותיקים, לרדת מהים ולהשתלב בעבודה בחוף, אולם מכאן ועד ל- מתן סמכויות רחבות וללא ביקורת לאנשים בלתי מתאימים — המר- חק רב.

השאלה הנוקבת היא: מדוע ק- צינים בכירים המפליגים בים חיי- בים להיות חשופים לביקורת מצד כל הגורמים, וצפויים לשאת בדין במידה וכשלו בתפקידם, בעוד דרג המפקחים חסוי מביקורת ומסוגל להתחמק ממיצוי הזין? היכן ה- הגינות והצדק האלמנטריים? ול- ראייה: כמה מפקחים נקראו לבי- רור או הושעו מתפקידם עקב כש- לונות או מחדלים?

קשה להשתחרר מההרגשה ש- סגל המפקחים זכה לסטאטוס של "חיית-בר מוגנת" שהנגיעה בהם אסורה, ואילו הימאים והקצינים הם טרף קל שאפשר לנגוס בו.

אביא דוגמה אחת מני רבות ל- המחשת הדברים. לפני מספר חר- דשים הכריז מפקח טכני בכיר בחברת „צים“, כי הוא מחרים אניה מסוימת הנתונה תחת פקוד חו עקב מריבה אישית עם קברניט האניה. והוסיף אותו מפקח, כי עד שלא יורד הקברניט מהאניה, לא ינתנו כל שרותים וטיפול טכני לאניה. אמר וקיים.

האניה הגיעה לארץ לאחר 3 חד- שי הפלגה בחוף, עם מידע מוקדם כי יש לבצע בה תיקונים דחופים ומיידיים בהגעה, אולם איש מה- אגף הטכני לא הופיע לטיפול בה — סולידריות חברתית לדוגמה! יתרה מזאת, החובל הראשון קיבל מכתב רשמי מסגן המנהל הטכני של החברה להתייצב במשרדי ה- אגף הטכני ולהגיש את רשימת ה- תיקונים וההזמנות — חינוך קלא- סי לעקיפת סמכות רב-החובל!

במקביל, מנהל הקו ומנהל אגף הצוות תמכו ונתנו גיבוי מלא לרב- החובל, ולמרות דרישותיהם כי אניה תקבל את השרותים הנדר- שים, התעלם האגף הטכני מכך ו- האניה הוחרמה טוטאלית למשך 4 ימים עד לירידתו של ר/ח מהאניה. לאור זאת, השאלות המתבקשות הן: כיצד מתיימרת חברת הספנות הלאומית שלנו לתפקד ולהצליח, כאשר גורל האניות נתון לשגיונו- תיהם הפרטיים של מפקחים מסר- יימים? כיצד מתכוננת חברה זו ל- החזיר בקרב קציניה תודעה של נאמנות ומסירות לתפקיד, כאשר הללו חוזים בכך שהמפקחים ב- עצמם מגלים יחס של זלזול וחוסר

התחשבות בצרכים בסיסיים וחיר- ניים של האניה, כולל צרכי בטי- חות? ולבסוף, כיצד צריך להגיב פקוד של אניה. כאשר מפקח טכני בכיר מצטרף להפלגה במטרה בלע- דית ללמוד ולהכיר אניה חדישה ומתוחכמת הנתונה תחת אחריותו, ובמשך כל המסע (5 ימים) הנ"ל אינו מטריח עצמו לרדת לחדר ה- מכוונות להכיר את המערכות המ- סובכות?

מפקחים טובים ורעים

עם כל האמור לעיל, אין בכוונת כותב שורות אלה למתוח קו זהה על כל המפקחים הפועלים בשרות החברה. נהפוך הוא. אני מכיר ב- קיומה של שכבה רחבה של מפק- חים רציניים העושים את מלאכתם נאמנה ומקדישים את מיטב יכול- תם לקידום ענייניה של החברה. למרבית הצער, כשלונותיהם של אחרים, מאפילים על הישגיהם של הטובים והיעילים.

כאן למעשה, נעוץ אחד המחד- לים העיקריים של הנהלת החברה שאינה מסוגלת לבור את המוץ מ- התבן. במילים אחרות, אין ביכול- תה להתמודד ולהשליט סדר בין המחלקות השונות ובמיוחד אין לה את הכוח והאומץ לקדם ולטפח גורמים חיוביים ספורים ובה במי- דה לנטרל ולהגביל גורמים של- ליים. אולי זו גם אחת הסיבות מדוע כה רבים וטובים מקציניה ה- בכירים של החברה, מעדיפים להפ- ליג למרחקים ולהיות מנותקים מ-

המשפחה, מאשר לתפקד במסגרת חופית מאכזבת ומתסכלת.

מזה שנים, מסבירה החברה ה- לאומית את קיומם של מחדלים, באי שקט תעשייתי, ימאים מרד- ניים ואיגודים מיליטנטים. עכשיו המצב שונה. מדוע אם כן ממשיכה המערכת הפנימית לחרוק? מדוע אנו, הימאים חייבים להיות עדים לתופעות כה רבות של הסתאבות בקרב פקידים ומפקחים בכירים?

לדעת רבים, כל התכניות הגרני- דיוזיות לשיקום החברה ע"י רכי- שת אניות חדשות ומתקדמות, לא יעמדו במבחן המציאות, אם האני- שים שיפעילו את כלי השייט המ- תוחכמים, לא יהיו בעלי מוטיבציה והזדהות עם דרישות החברה.

חינוך אנשים וצוותים ניתן לבצע ע"י דוגמה אישית מהדרג המנהלי ולא ע"י הפצת עלונים אופטי- מיים, המעוררים לעתים גחוך וחור- סר אמון.

לסיום, אני מאמין כי חברת הס- פנות הלאומית היא לא נכס פרטי של קבוצה כלשהי של מנהלים או פקידים בכירים. צבור הימאים הוא עמוד השדרה האמיתי של החברה והוא זה שתרם ויתרום את מיטב אונו ושנותיו לביסוס הספנות ה- עברית וקידומה. לכן גם הוא גם ה- רשאי למתוח ביקורת על אלו הנב- נים מפרי עמלם.

בל ישכחו אותם "קברניטים" יבשתיים או מנהלים גאוניים למי- ניהם, כי באין ימאים ישראלים, אין צידוק בכלל לקיומה של חברת ספנות ישראלית, הניזונה בעיקר ממשאבים לאומיים וממלכתיים.

ארדו ספנות בטי"ח

סוכני אניות בקוים סדירים למערב, צפון אירופה, אנגליה, דרום ארה"ב באניות מכולה ואניות קונבנציונליות. שטעון ושרות משולב ים/אוויר.

המשרד הראשי: רח' קפלן 8, תל-אביב
טלפונים 259296 (3 קוים)

סניפים: חיפה, שער פלמר 1 טלפונים 664366
אשדוד, עורך הנמל, ביתן מס' 7 טלפונים: 1, 2, 3, 5, 33190



"צ'ים"-מכרזים

תגובת מזכירות האיגוד

לפניכם מכתב המדבר בעד עצמו. קציני הים מעיזים לבקש בוררות לגבי תביעתם לזכות שווה ליתר ה-פקידים ב"צ'ים" והכותב מופתע. זה ששימש שנים כנציגו באיגוד המקצועי לא שמע מעולם על נאבק ה-ימאים להשגת זכויות שוות ליתר עובדי "צ'ים".

מנכ"ל "צ'ים" המתמם שואל מדוע הניכור בין הימאים להנהלת החברה הנוכחית?

אנו אנשי הים שואלים: באיזה מקום עבודה בישראל חותמת ההנהלה הסכמים עם קבוצת עובדים מתוך ידיעה שזה פוגע בעובדים אחרים?

כיצד יתכן שיוצרי ההכנסה ה-עיקריים יופיעו כעניים בפתח?

איגוד קציני הים ייבאק נגד המגד מה להמשיך ולהתייחס את ציבור ה-קצינים כאל עובדים מדרגה ב' ש-אינם מסוגלים להבין את מצבם.

חברינו, המפקחים, נושאים אות קלון על היותם ימאים בעבר. לגבי זכותם של הימאים להשתלב בחברות הספנות, שהם עובדים בה שנים, לא הובעה מעולם הסכמה, אפילו עקרונית, כדברי הכותב.

כולכם מוזמנים לכתוב ולהסביר למנכ"ל ולראש המינהל הנכבד מדוע הניכור וחוסר שביעות הרצון, וכך נחסוך מעצמנו התממות מתחסדת.

הים אל המוסד לבוררות מוסכמת, "הוסכמה במשותף על ידי התובע והנתבעת" — רב המרחק.

זאת ועוד, בכל הבירורים המוקדמים שבהם דובר על פניה לבוררות היה ברור שמדובר אך ורק על פתיחת המכרזים למפקחים. להפתעתנו, הנושא המובא למוסד לבוררות מוסכמת עפ"י כתב התביעה הוא פתיחת המכרזים לכלל צבור קציני הים ולא רק למפקחים. לגבי נושא זה לא הגענו מעולם הסכמה — ולא עקרונית — כי הוא יובא לבוררות.

מאחר, שכידוע, אין אנו צד להסכמת הקיבוצי בדבר הקמת המוסד לבוררות מוסכמת והשתתפותנו בכל בוררות בפני מוסד זה טעונה הסכמת מה מצדנו, אנו מציעים כי בטרם ש-יחלו ההליכים הפורמליים של קיום בוררות, תקויים פגישה מוקדמת עם יו"ר המוסד לבוררות מוסכמת, ש-מה ידון ויוסכם הנושא שיובא לבוררות וכן ידונו האפשרויות לצרף להליכים את ועד עובדי "צ'ים" ומורעצת פועלי חיפה.

אנו מסכימים כי פגישה זו תקום בתאריך הנזכר במכתבך, דהיינו ה-23.6.81, בשעה 10.00 בבוקר, אולם מובן מאליו שעד לקיום הבירור ה-מוקדם האמור ובכפוף לתוצאותיו, אין אנו מוכנים להשתתף בהליכי הבוררות או להמציא לכם חומר כל-שהו בענין.

אנו מחכים לתשובתכם.

בכבוד רב,
"צ'ים" חב' השיט הישראלית בע"מ
ח. צוקר
ראש מינהל הסגל

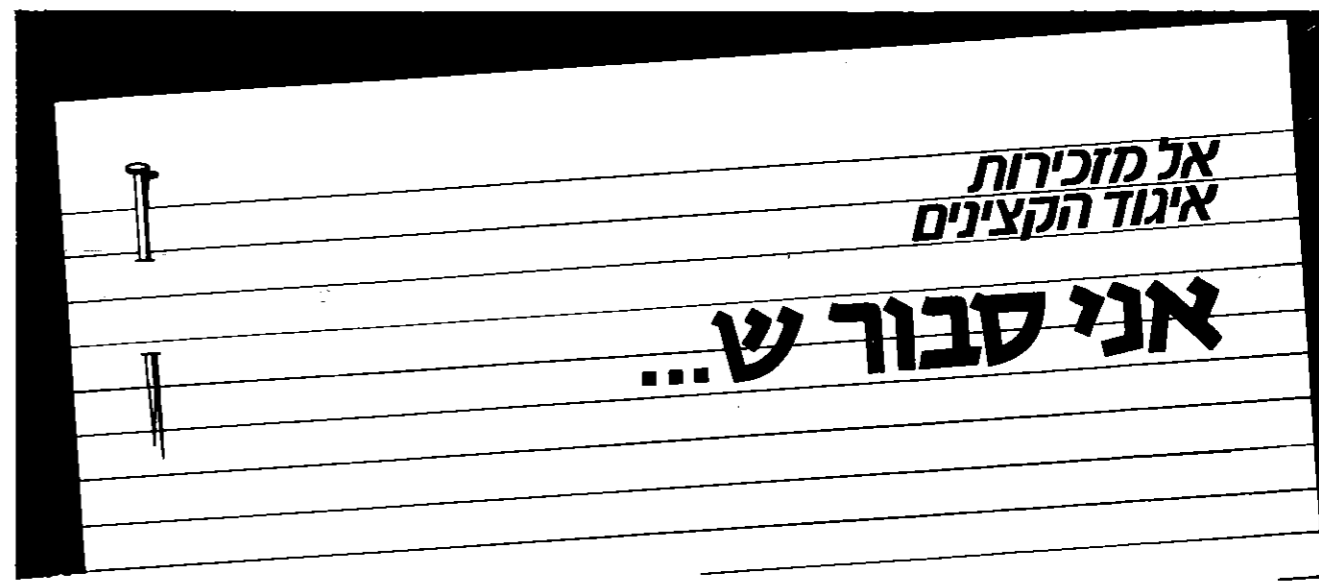
לכבוד
מר ד. וולקוב
מנהל המוסד לבוררות מוסכמת
רח' המעלות 4
ירושלים 94 263

א.נ.,
למכתבך אלינו מיום 27.5.81 ב-נדון צרפת כתב תביעה שהוגש על ידי איגוד קציני הים ובקשת כי נמציא לכם, תוך 10 ימים, כתב תשרי בה לתביעה. כן הודעת לנו כי ישיבת הבוררות בתביעה הנ"ל תתקיים בתאריך 23.6.81 וכי אם לא נופיע לדיון במועד הנ"ל, יוכל ההרכב ל-קיים את הדיון בהעדרנו.

תוכן מכתבך הנ"ל הפתיע אותנו. הבירורים בנושא של שתוף המפקחים (הנימנים ארגונית על איגוד קציני הים) במכרזים לתפקידי חוף נמשכים כבר זמן רב. בשלב מסוים הציע איגוד קציני הים כי הענין ימסר לבוררות בפני שופט בית המשפט העליון לשעבר מר צבי ברנזון, המכהן כיו"ר המוסד לבוררות מוסכמת.

אנו לא התנגדנו עקרונית למסירת הענין להכרעת בוררות, אך היינו בדעת כי בענין זה מן הראוי לשתף גם את הגורם שהענין נוגע לו — ועד עובדי "צ'ים" הפועל במסגרת מועצת פועלי חיפה של ההסתדרות הכללית. לדעתנו, כל הכרעה בנושא מן הראוי שתחייב את כל הנוגעים בדבר.

כאמור, לא התנגדנו עקרונית לבוררות בנושא פתיחת המכרזים למפקחים, אך בין עמדה זו לבין הצהרה שוחפת (כנאמר בסעיף 1 לכתב התביעה) שפניית איגוד קציני



שיפור תדמית הימאי

זה הודגש לאחר מלחמת ששת הימים. אז ניתנו אותות לכל אניות צי הסוחר ולא ליחידים. לעומת זאת כל שוטר תנועה וכל איש הג"א קבלו אותות אישיים.

קיימת דאגה לחוסר קצינים צעירים לצי הסוחר של העתיד. אם עתידים להעשות שינויים — כעת הוא הזמן.

שמעתלי שמנהלים בכירים בחברות הספנות טוענים שהימאי הישראלי הוא בין הטובים במקצועו ב-עולם. אני קורא להם: אל תאמרו זאת לנו! אמרו זאת לציבור, אמרו זאת עכשיו ואמרו זאת בקול רם!

דוד יחזקאל
קצין אלוט ראשי

ומכירה של הסחורות המוברחות. הימאי עובד במקצוע קשה שדורש הרבה ואינני רואה צורך לפרט את בעיות מקצוענו, הידועות היטב לכולנו. הגיע הזמן שהציבור הישראלי יהיה מודע לכך.

יחס הציבור הישראלי מיוצג ע"י מנהיגיו. לא ראש הממשלה והשרים או אפילו חבר כנסת אחד התייחסו בדבריהם לאסון "מצדה" שפקד אר-תנו, במשך השעות הרבות שבילו ב-כנסת בדיבוריהם הריקים מתוכן וחסרי התועלת לא יכלו להקדיש דקה לעמוד דום לזכרם של אלה אשר איבדו חייהם בזמן נשיאת דגל הלאום לכל רחבי העולם.

היחס של הממשלה לימאים נו-בע מהיסטוריה ארוכה של סרוב ל-הכיר בחשיבות עבודת הימאי. דבר

הגיע הזמן שחברות הספנות והאיגודים יזמו מבצע בו יואר הצד החיובי של הימאי. אחד הטיעונים של חברות הספנות יוכל להיות ש-מאז 1978 קיים שקט תעשייתי. מורים הנחשבים כדוגמא לילדים ר-לחברה כולה שובתים בתדירות גבוהה. רופאים, אחיות, פרופסורים באוניברסיטאות ומהנדסים כולם מופיעים בחזשות בענייני סיכסוכי עבודה יותר מאשר הימאים.

כפי שבזמן השביתה ב-1978 פורסמו מאמרים והודעות בהם הוצגו הימאים באור שלילי, חושבני, שה-שעה לתיקון התדמית עברה ויש לפעול בנידון. רובו המכריע של צי-בור הימאים אינם מברחים, ולער-מת כל מברח ישנם עשרות אזרחים ישראלים האשמים לא פחות בקניה



מנו
נתיביים בע"מ

בנלי אניות
סוכני אניות
חוכרי אניות
מנהלי אניות

סוכנים נכליים בארץ
לאניות המכריגות בקוים
קבועים בנמלי הים התיכון
שרות רצוף לים האדריאטי
ולים השחור.

MANO SEAWAYS LTD.

חיפה, שר' המנינים 39/41
ת.ד. 3003, 7770, 46814/5
טל. 04-537227-9
אשדוד עורך הנמל
ביתן 11 חדרים 3-1
ת.ד. 4043, 7770, 31856
055-24011.70

סיפור ימי



על המחברת

אבי המחברת ואחיו הבכור היו יהודים יחידים בציה"ס הרוסי בזמן הצאר. לפני 75 שנה חצה האב 13 פעם את האוקיאנוס האטלנטי בין אודסה לניו-יורק.

שני בניו הלכו בדרכו ושירתו שנים רבות באניות של ציה"ס הישראלי ובחיל-הים.

גם בעלה של המחברת, למרות היותו בגיל מבוגר למדי, נסחף עם הזרם והפליג באניות של חברות שונות בציה"ס הישראלי במשך תקופה ממושכת.

המחברת, ספגה את האווירה המיוחדת של הספנים כבר מגיל הילדות.

בהיותה אשת ימאי היתה לה ההזדמנות להיפגש עם יורדי-ים ועם בני משפחותיהם. ברגעים של געגועים ודאגה, או תחת רושם של סיפורים ששמעה, התחילה לרשום רשימות בנושא הים.

במרוצת הזמן הרגישה צורך לשתף בהתרשמויותיה אנשים רבים ככל האפשר.

הספר „ההפלגה שנדחתה“, שהינו ספרה השלישי הרואה אור, חושף לפני הקורא עולם לא-מוכר ומספר על דמויות חיות והתרחשויות שאירעו.

גליה

מאת: רבקה פרנקל-איצור

חלפה שעה ארוכה. הלב נצבט מדאגה. לבסוף הוחלט להזעיק רר-פא. פתאום השתתקה הקטנה, נא-נחה אנחה עמוקה ובקול שקט, עייף מהתאמצות, פלטה מפיה מלה יחידה: „אבא“ ושוב חזר התקף הבכי. הפעוטה בת השנה וחצי אי-נה משלימה. בו היא רוצה, באיש שהפך לא מכבר לדמות מרכזית ב-חייה, שרק לאחרונה למדה את ה-עונג שבשהייה בין זרועותיו. בלי ספק חסר היה לה.

אבל האב איננו. בטרם עלות ה-שחר נשק לה בעדינות ויצא את ה-בית, והיא עדיין רדומה במיטתה. בשעות היום לא הרגישה בהעדרו, אך כאשר לא הופיע גם לפנות ערב,

בכיה של התינוקת היה מר, מלא כאב. היו בו יאוש ואזלת-יד. מאום לא הועיל: מאמצי האם הנרגשת, פיתויי הצעצועים וממתקים, שידור-לי השכנים ונסיונותי שלי, האורחת שנזדמנה לבית. לשווא.

בעיניים עצומות היתה הפעוטה מתייפחת, זו שהיתה עליזה תמיד ומלאת חיים. עתה רעד גופה, פניה היו מעוותות.

לא שיחק אתה ולא השכיבה לישון כמנהגו בעת האחרונה, נתעצבה מאד.

בלב כבד הלכתי לדרכי. אהבתי את הבית הנאה והמסודר באזור שליו זה של העיר הסוערת. היו בו חפצי נוי ומותרות לרוב. אך ידעתי שבין המנגינות שהושמעו מעל גבי התקליטים המשובחים שזורה הי-תה בבית הזה גם נימת סבל — סבל של הבדידות, הדאגה לאב הנמצא אי-שם במרחקים, לאדם שבביתו שלו הוא כמעט אורח, המופיע לפ-תע כמו מתוך אגדה או חלום.

גם בערב עצוב זה, כאשר גליה ה-פעוטה בכתה ללא הפוגה, היה ה-בעל-האב רחוק, אי-שם בים הפ-תוח.

למראית עין היה שליו מאד, מש-מיע הלצות בחדר-האוכל, דרוך ר-אחראי בשעות המשמרת. אך בלי-בו פנימה היה כאב רב.

הפעם היה כאב הפרידה מיקיריו שונה וחריף מאשר בהפלגותיו ה-קודמות. הוא הרהר בלי הרף בגליה הקטנטונת, את דמותה ראה בקצף הגלים ואת קולה שמע בהמיית ה-רוח. לפני כן כבר ראה אותה פעמים אחדות, כשהגיע בחופשותיו, והוא היה משתוקק להעתיר עליה אה-בת אב שבו, לגפפה ולדבר אליה, לרכוש את ליבה. אך היא דחתה אותו תמיד בתוקף. בלתי מוכר היה לה, סירבה לעבור אליו מזרועותיה הבטוחות של האם.

אבל בחופשתו האחרונה, הממור-שכת, החלה הפעוטה מכירה סוף סוף בקיומו. בסקרנות מהולה בח-שד התבוננה תחילה באיש הנוסף

דוך-קבע בבית. הפעוטה עקבה אחר-ריו בלי הרף.

הקשר נוצר לאט לאט. בבישנות, בהסתיוגות, הניחה לו להושיבה על-רכיו. עברו ימים אחדים וכבר נט-לה מידי צעצוע, גם הסכימה כי-יאכיל אותה וישכיבנה במיטתה. מני אז, יום יום בשעת הדמדומים היה שייך לה. מילת הקסם „אבא“, אותה למדה לבטא — היתה לו כ-מנגינה. אך הימים והשבועות חלפו כהרף עין ושוב היה עליו להפליג. לא ליבשה נועד, אלא לים הסוער, למרחבים האינסופיים.

עברו שנים וגליה לא היתה עוד תינוקת, אלא ילדה נעימה, חיינית, מבוינה הרבה.

יחד עם אימה היתה הולכת אל-הנמל כדי לקדם את פני אבא בשר-בו ממרחקים. את המתנות שהביא-לה קיבלה ברצון.

פעמים מספר הפליגה איתו בא-ניה והיתה בחוף-כארץ, אירוע ש-היה הופך כל פעם לשיחה בפי ילדי-הגן.

וכשהאב חזר להפליג מדי פעם, נפרדה ממנו במעין שלוה. סבלה לא ניכר בה כלל וכאלו השלימה עם המציאות. האמנם כך היה, ואולי רק מסווה הוא? וכי מדוע היתה ילדה רצינית כל כך? מדוע פרצה לא פעם בבכי ללא סי-בה?

מי ישים לב לדברים כה קלי ערך? הלא בדרך כלל גליה היא „בסדר“: מתפתחת יפה, תלמידה טובה, בע-לת נימוסים.

בעיני רבים מן הסובבים אותה גם היא שייכת לאותם „ילדי ימאים מאושרים“, המפליגים לחוף-לארץ מדי פעם וזוכים במתנות יפות מידי-האב החוזר הביתה.

(פרק מתוך הספר „ההפלגה שנדחתה“, שראה אור בימים אלה)



KEMPALI SHIPPING AGENCIES LTD.

AGENTS, CHARTERERS & BROKERS

קמפאלי סוכנות אוניות בע"מ

סוכנים וחוכרי אוניות

כתובתנו החדשה: רחוב ביאליק 131, רמת-גן 52523; ת.ד. 1786 רמת-גן 52117

טלפון: 03-729163, 03-729164, טלפקס: 341311 (ללא שינוי)

מברקים: קליפשיפ תל-אביב

כתובות סניפינו נשארים ללא שינוי:

אשדוד: עורף הנמל, ביתן 10; ת.ד. 4092 אשדוד 77140; טלפון: 055-32699

חיפה: שער פלמר 1 חיפה 33031; ת.ד. 33137 חיפה 31331; טלפון: 04-674507-8

OUR NEW ADDRESS:

131 BIALIK ST. RAMAT-GAN 52523; P.O.B. 1786 RAMAT-GAN 52117

PHONE: 03-729163; 03-729164 TELEX: 341311 (UNCHANGED)

CABLE: KLIPSHIP TEL-AVIV

THE ADDRESSES OF OUR BRANCH OFFICES REMAIN UNCHANGED:

ASHDOD: PORT AREA P.O.B. 4092 ASHDOD 77140; PHONE: 055-32699

HAIFA: 1 PALMER'S GATE HAIFA 33031; P.O.B. 33137 HAIFA 31331; PHONE: 04-674507-8



אני, הים והאזרח הקטן

מאת: אבי-גל לוגסי, קצין רדיו

ניו-אורליאנס. אורות מבצבצים בינות לגורדי השחקים, באדום, ירוק, כחול ולבן, שלטי ניאון ענקיים מאירים את העיר המתרחקת, ה"עיר שבה שהינו מספר שעות בלבד.

במוחי ריצדו קטעי פרסומת: "היה קצין בצי הסוחר וראה את העולם", מול ערים, נמלים, חופשות חוף דחוקות בזמן, ריצות וצילומי מקומות בחטף כדי לאשר שאכן הייתי פה, הייתי פה, הייתי פה!! כן, הייתי בניו-אורליאנס. אט אט מחליקה האניה בנהר המיססיסיפי, כאשר אורות הכרך הענק דועכים כהבהוב אורות הכוכבים במרום.

בדרך לא דרך, בינות ללחשושי הנתב, הרדיו והטלוויזיה, מגיעות אלינו שמועות כי הסערה מצפה לנו בחוץ.

השמועות עשו את שלהן. נכנסתי לתחנת האלחוט לאמת את הדיוור חים ואכן תשדורות המורס ידברו ברובן על הסערה הטרופית שכינויה היה "גיאון". נו, זה כבר לא היה בגדר שמועה. זו היתה התחזית ש"נקלטה מתחנת החוף בלנטנה שב"קרבת מיאמי.

ההכנות לקראת הסערה היו בי-עיצומן. כל המכולות נקשרו היטב לסיפונים, המנופים הרכינו ראשי-הם מטה וחוזקו אל סיפון האניה. דלתות וחלונות הוגפו והכל היו מוכנים לסערה.

מפגש ראשון עם הים הסוער היה בצאת האניה מנהר המיססיסיפי. ה"ים סער, הגלים התנפצו לדופן ה-

אניה וגרמו למניפות של טיפות ים שאהילו את אורה הדל של השמש מעין אדם. גלים אדירים, המתגב-רים מרגע לרגע, החלו משתברים על דופן האניה, מטים אותה מצד לצד וכאילו האניה ממאנת לחזור למצבה הקודם.

גל אדיר התנפץ בחרטום האניה. לרגע עצרה האניה ממהלכה, ממאנת להאמין והמומה מעצם המכה בה היכה אותה הגל האדיר. אך זו לשניה בלבד ומיד נוצרה קשת צב-עים: רסיסים ומאות טונות של מים בוחקים בתכלת-לבן פורצים לכל עבר, אוגפים את מירב המכר-לות במניפות מים, הופכים את הנוף הנשקף מבעד לגשר הפיקוד ללובן שלג ובחטף חוזרים המים אל צור מקורם, הימה, מתכננים, "התקפה" נוספת.

האניה מדדה לאיטה, כאשר עוצמת הרוח הגיעה ל-50 קשר. על פני הים החלו מבצבצים ברבורי גלים לבנים. הים הפך עורו לכחול-אפור, כאשר מרגע לרגע הוא מתעוות ומחליף צבעו לאפור-שחור. עננים טלאו את השמים בשחור-אפור מאופק ל-אופק. טלטולי האניה התחזקו, גשם אדיר ניתך מעל, מקטין את הראות לאפס. הראדרים פועלים והעיניים בולשות לאופק האטום.

מימין נשמעת גניחתו של קדט ב"השליכו" את ארוחת הצהרים שלו אל מעמקי הדלי. לפתע, זעקות כאב מהקומות התחתונות: ילדו של ימאי נפצע ונדבק אל הדלת. מפי ימאים יודעיים נשמעו קללות עסי-סיות הנפלטות באותה מהירות בה "פלטו" הימאים לעתיד את הארר-חות ל"איי-שם".

מחריד! ריח רקבון עולה באפי. נכנסתי לחדר האלחוט, מקווה ל-טוב. הסערה התקדמה לאיטה, ב-מהירות של 15 קשר וגורמת לרוחות של עד 80 קשר וגלים גבוהים כחור-מות שהתנשאו מצד לצד. לעיניים לא היה מה לראות פרט לקירות איתנים אלה.

תחזית מזג האוויר דיווחה על התקדמות צפון צפון-מזרח, 350 מעלות, כ-10 מעלות מאיתנו במרחק של 300 מייל. אולי בכל זאת נצליח לברוח מהסערה, כאילו שלא די לנו ב"זנבה".

רצינו לברוח ורצינו לעקוף. רצינו פשוט לא להיות שם. פשוט להעלם, להזכר בבית הטוב והחם, באישה הדואגת, בילדים שבגו, באינפלציה הדוהרת, במחירים הגואים ואפילו היה עדיף להזכר במקרה עליו כת-בה לי אשתי.

וכך היא כתבה: "נכנסתי למכר-לת ועמדתי בצד, מחכה לתורי. צעי-רה שעמדה לפני שאלה למחירי הסו-כר והחנווני ענה: גבירתי, מחירי ה-סוכר עלו אתמול.

— "שישרפו כל בתי-החרושת ל-סוכר" — ענתה האישה בצעקה. — "אבל גבירתי, הרי את הסוכר מביאים מחוץ לארץ" — השיב ה-חנווני.

— "אז שישרפו כל האניות שמ-ביאות את הסוכר לארץ" — הגיבה הצעירה. האישה, הסוכר, הבית, המחירים, האינפלציה — כל אלו הצליחו ל-השכיח ממני את הסערה ההולכת וקרבה.

הים לפניך, עוגן הרימה...

שוב נוסע

שוב נוסע? ממה אל מה צמא למלח? עיף מאדמה? אוהב את שתיקת הים מקנא ביונה בירכתי הספינה? בתרדמה? הקיץ מבטיחים טפול אדיב באניה אוכל טעים, בתולות ים; לא תרגיש איך גונבים לך את הימים בלילות יולי וירח אוגוסט וכשתשוב, אחי, מה ישאר? מה יתחיל? קיץ גמור ים סוער ואתה, שוב נוסע?

נפגשנו בים

נפגשנו בים. הוא עזר לי לשאת את הסל באדיבות, הוא קנה לי גלידה בנדיבות, הוא סיפר על ארצו, בחביבות ונפרד לשלום, בשובבות. הוא עליז ונחמד ומקצועו מיוחד — התנדבות.

נעמה בן גור (מתוך "המבין יבין")

פגישה על החוף

הים נגש בלחש אל החוף אתה זוכר אולי פגישה כזאת כרשת פאזרה של שערות אשה לחות דיג אחד השליך חכה מראש הגשר השפל, הגאות, האנחות, המלח המלבין גזעי האשל שולי הקונכיות לוקטים בחוף קינת שחפים של אהבה נואשת הים נפרד בלחש מן החוף מחר אולי ירצה אליך שוב לגשת גומת החול, שפתיך המלוחות אותו דיג

אותה אשה אותה הרשת.

נתן יונתן (מתוך הספר "שירים בערוב הים")

נתן יונתן (מתוך הספר "שירים בערוב הים")

אחים עופר (ניהול) בע"מ

בעלי אניות ומפעלים



משרד ראשי — חיפה

דרך העצמאות 104 ת.ד. 1755 טל. 510221/5

מברקים: "עופרב" טלקס: 04-610



סניף תל-אביב

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



atlantic אטלנטיק

אטלנטיק חברה לדיג 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

לזכר נעדרים

לזכרו של יקירנו חיים מעוז ז"ל



חלפו שלושה ירחים מאז נלקחת מאיתנו לפתע פתאום ב-12.3.81 בשבוע מהפלתך האחרונה על הארץ ניה, "דיימונד". השארת אב שכול, אחים ואחיות, אישה אלמנה ושני בנים קטנים בגילאי 4 ו-7 שמאד חפצת באושרם ונכנעת למוות האכזר, ואתה רק בן 40.

איך אפשר להעלות בדמיון את הסתלקותך בפתאומיות אשר אינה מתקבלת על הדעת. אתה העקשן, הלוחם והמסור בעבודתך תיכנע ו- תרים ידיים, תעצום עיניים ותעזוב את הכל? מבלי להיפרד מכל האחים והאחיות, הבנים והחברים שתמיד היתה מסור לסובבים אותך, עזרת לזולת ושאפת לחיים טובים יותר. אישיותך הצביעה על, "בחור כ- ארז" והנה נגדעת בדמי ימך וכל כוחך לא יכל לגבור על המוות ה-

אכזר. 38

חיים, נולדת בחיפה בשנות ה-40 במלחמת העולם השנייה. היו לך שני שמות — ויקטור, סיסמת ה- נצחון באותם הימים והשם השני חיים. ימים קשים עברו עליך עד ש- בגרת והמלחמות נמשכו. בילדותך אהבת את הפועל ימיה, את היס ו- את הסיירות. השכלתך היטבת בכר- חות עצמך, עבדת ולמדת, ידעת ש- גדלת במשפחה ברוכת ילדים ואבא היה המפרנס היחידי, לא היה ב- טוח לאומי ולא לימוד יסודי באותם ימים. בכל זאת סיימת את השכלתך; את שירותך הצבאי בהצטיינות והת- מסרת למקצוע האהוב עליך, "צי ה- סוחר", כצוער עלית על האוניה ב- חברת, "אליס". את 20 השנים ה- טובות בחיך הקדשת לחברה, את העבודה אהבת והיית מסור אליה בכל ליבך, דרשת מיתר הצוות להיות כמוך, החברה צריכה להיות גאה ב- בחורים כמוך. מכונאי ראשי שעבד ביחד עם הצוות, כאב את כאבם ו- שותף היה בעת צרתם. תמיד דאגת שהאניה תהיה במצב תקין וזה ש- הכריע אותך, כי לא תמיד מקבלים את מה שרוצים בחיים. תמיד הע- רצת את הכוח. לבנך שרון (הבן ה- בכור) קראת על שם המצביא במל- חמת יום הכיפורים, ולכן השני כפיר קראת על שם המטוס שיוצר בתעשייה האווירית הישראלית.

לאחר הרבה שנים של הפלגות והע- דרויות מהבית ומהמשפחה. ומה ומה קרה! קיבלת על עצמך עול כבד מנשוא, החזרת את האוניה ארצה ולפתע עזבת את הכל מבלי להיפרד לשלום מהמשפחה.

זכרך ודמותך יהיו חרוטים לעד בלב כולנו, משפחתך, ידידיך, מכי- ריך וכן חברות הספנות ואיגוד קצי- נים היים.

יהי זכרך ברוך.

אמא

פרנסואה ז"ל



רוגולסקי פרנצ'סקי, האיש הצנוע שהיכרנוהו בשם פרנסואה לא בלט במיוחד בציבור הימאים על אף היו- תו ימאי ותיק. חבריו הקרובים ידעו מעט יותר על עברו הכולל אותו פרק בחייו לפני עלותו ארצה. פרנ- סואה הפליג שנים רבות וביצע את תפקידו במסירות ונאמנות. לפני פטירתו פרש פרנסואה מעבודתו בגלל מצב בריאותו ונפטר פתאומית. יהי זכרו ברוך.

על פני שבעת הימים



חברת "צים" תובעת מעובד בכיר שלה, ד. אברבנאל, החזר של 510 אלף שקל עבור שיחות טלפון פר- טיות שהוא ניהל, כביכול, החל מ- ספטמבר 1976 ועד יולי 1979, ב- היותו בשליחות החברה באנטוורפן שבבלגיה.

במכתב שנשלח ב-26.4.1981 ע"י עו"ד ש. פרידמן המייצג את "צים" לד. אברבנאל כתוב, בין השאר: "חובך עומד היום, לאחר תוספת ריבית בסך 464,577 פראנקים בל- גיים (בחישוב שנעשה לצרכי פשרה בלבד) — על סך 2,058,051 פראנ- קים בלגיים (כ-510,000 שקל).

הנתבע השיב ב-4.5.1981 באמצ- עות עו"ד ש. אבני: "מרשי לא שוחח שיחות טלפון פרטיות. ואם אמנם עשה כן, הן לא חרגו מן המקובל הנהוג אצל כל עובדי החברה ברמתו ובדרגתו של מרשי".

"אין הנחיות כתובות"

כן כתוב שאין בחוזה-העבודה או בנוהלי החברה הגבלות או הנחיות לגבי המותר והאסור בתחום הזה. להלן צויין, ששיחות אלה אושרו על-ידי כל גורמי הפיקוח והביקורת של החברה.

בסעיף אחר כתוב — "הנהלת החברה יודעת היטב, כי מנהליה הפוקדים דרך קבע את בתיים של פקידיה הבכירים המשרתים בסניפי החברה ברחבי תבל, משתמשים ב- מכשיר הטלפון לביצוע שיחות בין- לאומיות רבות, ולא יעלה על הדעת שפקידים אלה ימנעו מן הממונים עליהם את השימוש בטלפון. מכאן, שהתנהגות החברה במשך שנים, ש- ביקרה את החשבונות, אישרה או- תם לתשלום ואף שילמה אותם, קבעה במו ידיה נורמות, והיא מנו- עה עתה מלטעון כי היא לא היתה חייבת לכסות את הוצאות שיחות הטלפון בבית מרשי".

בסיום המכתב נאמר, כי מנוי הטלפון היה על שמה של החברה והחשבונות הופנו אליה ושולמו על

ידה, "ולמרשי אף לא ניתנה הזדמ- נות נאותה לבדוק אותם".
דובר "צים", אליהו שרגאי השיב: "הפרשה הועלתה ע"י הביקורת ה- פנימית של החברה, האיש שוחח ו- צריך לשלם. זה מקרה חריג אצלנו".

גבירתי רבי-החובל

יש רבבות נשים יורדות-ים; 1,100 מהן — בדרגות קצונה יורדות-ים אינן חידוש של ה- מאה ה-20: שלוש פיראטיות ידו- עות לשימצה פיקדו עוד לפני 300 שנה על צוותי הגברים והטילו חית- תן בימים. ויותר קרוב לימינו, ב- מלחמת העולם השנייה עמדה אשה סובייטית, בדרגת קפטן, בראש ספי- נה שבמשך ארבע שנים העבירה הס- פקה מארה"ב ומקנדה לרוסיה.

אף-על-פי-כן, המלחים אינם שב- עיר-צון מן הרעיון המכה לאחרונה שורשים; מסתננות יותר ויותר ל- תחום גברי בלעדי זה, וכיום משמ- שות בתפקידים שונים בצי הסוחר. לפי סקר שערך ארגון העבודה ה- בינלאומי ב-24 מדינות בעלות מוצא לים, משרתות כיום כ-33 אלף נשים על ספינות-סוחר ברחבי העולם וכ- 1,100 מביניהן בדרגות קצונה. בריה"מ צועדת בראש, עם 16 אלף נשים המשרתות בצי הסוחר שלה. ואילו לבריטניה, המספר הגדול ב- יותר של קצינות — 255.

"מובן שבמאוזו גברי זה, לא מת- קבלת בברכה הפלישה הנשית. היא מעוררת תגובות חריפות, מפני שכ- אשר הן ממלאות תפקידים הנחש- בים גבריים, יש בכך, לדעת המלחים כדי לפגוע בתדמיתם הגברית", קו- בע הדו"ח.

רבי-חובל התאבד בירייה — לאחר שהמיכלית שעליה פיקד עלתה על שרטון

רבי-החובל האמריקני של מיכלית שעלתה על שרטון — התאבד לאחר שהודה כי הוא אחראי לתקלה — 39

נאמר בהודעה שפורסמה ע"י המש"טרה. המשטרה מציינת, שרבי-החור"בל ס.ל. פיטרסון, בן 60, מסננה רו-זה בקליפורניה, מת כתוצאה מיריה בראשו. גופתו, יחד עם פתק שבו הודה רבי-החובל כי הוא אחראי ל-תקלה שכתוצאה ממנה עלתה המי-כלית האמריקנית "טאורוס" על שרטון, נמצאו בתאו של רבי-החובל. המיכלית בת 83,728 טונות "טאורוס", טעונה בגז מאודה, על-תה על שרטון ליד מוז'י, במרחק של כ-800 ק"מ דרומית לטוקיו. פיטרסון שוחרר מתפקידו מיד לאחר התאונה.

עליה ריאלית ברווחים "צים" לשנת 1980

הרווח הנקי של "צים" בשנת המאזן 1980 היה 74.9 מיליון שקל לעומת 23.6 מיליון שקל אשתקד. לאור השפל המתמשך בספנות העו-לם, ההתייקרויות והתחרות בקווי השייט המסחריים רואה הדירקטור-ריון של "צים" הישג משמעותי ב-תוצאות העיסוקיות של החברה ל-שנה החולפת.

מתוך הדין-וחשבון שפורסם ב-ימים אלה, עולה כי ההכנסות של "צים" מספנות ומשירותים נלווים הגיעו בשנת 1980 ל-3,593 מיליארד שקל (698 מיליון דולר), בהשוואה ל-1,651 מיליארד שקל (649 מיליון דולר) בשנת 1979. זהו גידול של כ-7.6% בדולרים ו-117% בשקלים.

היקף המאזן הגיע בשנת הדו"ח ל-4,395 מיליארד שקל (כ-582 מיליון דולר), בהשוואה ל-1974 מיליארד שקל (כ-558 מיליון דולר) אשתקד. זהו גידול של 4.2% בדול-רים וכ-123% בשקלים. (שער החלי-פין לסעיפי המאזן חושב על בסיס שערי החליפין בסוף שנת המאזן 7.55 שקל = 1 דולר).

כמות המטענים שהובילה החב-רה באניות שבתפעולה (לרבות הו-בלות פוספטים ומעט הובלות דלק) הגיעה בשנת 1980 לכ-8.4 מיליון טון, ומזה 6.5 מיליון טון סחר יש-ראלי.

הובלות החברה בסחר הבינלאו-

מי הגיעו בשנת 1980 לכ-20 מיליון טון, והוו 34% מכמות המטענים (למעט פוספטים) לעומת 29 אחוז אשתקד.

תרומת ההובלות הבינלאומית, להכנסות החברה עלתה השנה ל-57%, לעומת 51% אשתקד.

בשנת 1980 נוספה לצי האניות של החברה אניה אחת, א.מ. "ימה" בת כ-17,000 טון מעמס, בהשקעה של כ-8.0 מיליון דולר, ונמכרו שלוש אניות מיושנות.

נמצאות בבנייה ובהזמנה 7 אניות במעמס כולל של למעלה מחצי מיליון טון ובהשקעה כוללת של כ-256 מיליון דולר, שתתקבלנה במרוצת השנים 1981 ו-1982.

בדין-וחשבון השנתי צוינו כהי-שג גם יחסי העבודה התקינים ב-חברה, שאיפשרו להפנות את עיקר המאמץ להתמודדות עם האתגרים הקשים שעמדו בפני "צים" בדומה לקשיי ענף הספנות בכללותו.

ירושה להסתדרות

אלמנת ימאי הולנדי ז. אונגר ש-נפטרה לאחרונה בהולנד, בגיל 82, קבעה בצוואתה שחלק מחפצי ה-הסתדרות. הודעה על כך קיבל מזכ"ל ההסתדרות, ח"כ ירוחם משל ממשד הקרן הקיימת בהולנד.

בעלה המנוח של אונגר הנוצריה היה ממקימי ופעילי איגוד הימאים בהולנד, ולפי בקשתו החליטה רעי-תו לצוות על העברת חלק מרכוש המשפחה להסתדרות.

"צים" בונה שתי אניות במספנה גרמנית

חברת "צים" הזמינה במספנה גרמנית שתי אניות מכולה בנות 14 אלף טונות וכושר הובלה של 700 מכולות. ההשקעה הכוללת מסתכ-מת ב-44 מיליון דולר. האניות יימסרו לחברה בתחילת 1982 ויופ-עלו בקווי אילת.

נודע שמספנות ישראל היו מעו-נינות לקבל את ההזמנה, בין ה-שאר בגלל חוסר תעסוקה לעובדי המפעל. אולם המספנה בחיפה לא יכלה להתחרות עם המספנות מגר-מניה, שהעניקה ל"צים" אשראי של 90 אחוז ממחיר האניות, ל-15 שנים ובריבית של 5.5 אחוזים.

יצולמו שרידי ה"טיטאניק" על קרקעית האוקיינוס

המיליונר ג'ק גרים, שמימן בשנה שעברה את המסע שבו נתגלו, ככל הנראה, שרידיה של האניה "טיטא-ניק" על קרקעית האוקיינוס האט-לנטי, הודיע כי בקרוב יתחיל השלב השני של המיבצע. במהלכו, יצלמו אנשיו את השריידים, וינסו לקבוע בצורה סופית ומוסמכת מדוע טב-עה האניה הענקית.

במסע-הבתולין שלה, מאנגליה ל-ארה"ב, בחודש אפריל 1912, פגעה ה"טיטאניק" בקרחון ענקי. היא טבעה ליד חופי ניו-פאונדלנד, בקיר-בת קנדה. 1,503 מבין 2,200 ה-נוסעים ניספו באסון. שרידיה של האניה שקועים על קרקעית האוק-יינוס, בעומק של 3,800 מטרים.

גרים, שהשקיע עד כה 1.25 מיליון דולר בחיפושים אחרי שרידי ה"טי-טאניק", אמר כי השלב השני יעלה "קצת פחות מן הראשון", "אם נצ-ליח לשלות כמה מחפצי-הערך שבי-אניה, זה יכסה את כל ההוצאות", אמר גרים, בעל חברת נפט טכססית גדולה.

תובעים לחקור בכיר ב"צים" שהקים חברה מתחרה

קציני-הים: נטל קווים מ"צים", בעודו משמש מנהל קוויה למזרח הרחוק

מספר קווים חשובים של חברת "צים", הועברו אל חברה זרה על-ידי מנהל הקווים של "צים" במזרח הרחוק, שהוא בדרגת סגן מנכ"ל החברה, לאחר שהקים חברה זרה

המתחרה בחגרת "צים" ונתמנה מנכ"ל באותה חברה. כך טוען האיגוד הארצי לקציני-ים אשר ביקש ממבקר המדינה לח-קור את הפרשה. המדובר במשה קליין, מנהל קווי המזרח הרחוק-אפריקה, מטעם "צים", המשמש כ-רצע כעובד החברה ומקבל ממנה משכורת, ולמרות זאת פועל, כנראה, בחברה זרה, לצד קווי המזרח הרחוק לקציני-הים.

חזרה אל מפרשים

מי שסבור, כי עידן אניות-המפר-שים תם ונשלם מזמן, איננו אלא טועה. ועדות לחזרה אל "עידן ה-מפרשיות" היא מיכלית יפאנית ב-שם "שין איטקו מארו", שהושקה בחודש אוגוסט ועתה נמצאת בשל-בים הראשונים של הפעלה נסיונית. מבחינה חיצונית אין אנית המפ-רשים היפאנית דומה לאניות מן ה-מאות הקודמות, כפי שראינו בסר-טים היסטוריים ובשידורי טלוויזיה. היא מצוידת בסך-הכול בשני מפר-שים עשויים יריעות מבד סינתטי, המצויות במסגרות מתכת. מידות המפרשים - 8 מטרים על 13, אדם אחד בעזרת היגוי אוטומטי ומח-שב אלקטרוני, מפנה את המפרשים אל הכיוון הנכון או מגולל אותם. המפרשים - 8 מטרים על 13. אדם לית מהירות מירבית של 18 קמ"ש. האניה מצוידת נוסף לכך, במנועי דיזל רגילים, המופעלים כשאין עוצ-מת הרוח מספקת.

בעשור האחרון תיכננו מהנדסים דגמים רבים של אניות מונעות ב-רוח; אלא שכל זמן שהדלק היה זול לא זכו פרויקטים אלה לתש-ורת לב. עתה נמצאים בשלבי תיכנון ובנייה כמה אניות-מפרשים בינוניות בבריטניה ובארה"ב.

מתנגדים למכירת מניות הממשלה ב"צים" לגורם פרטי

"על גופותינו ימכרו מניות הממ-שלה ב'צים' לגורם פרטי", אמר נציג

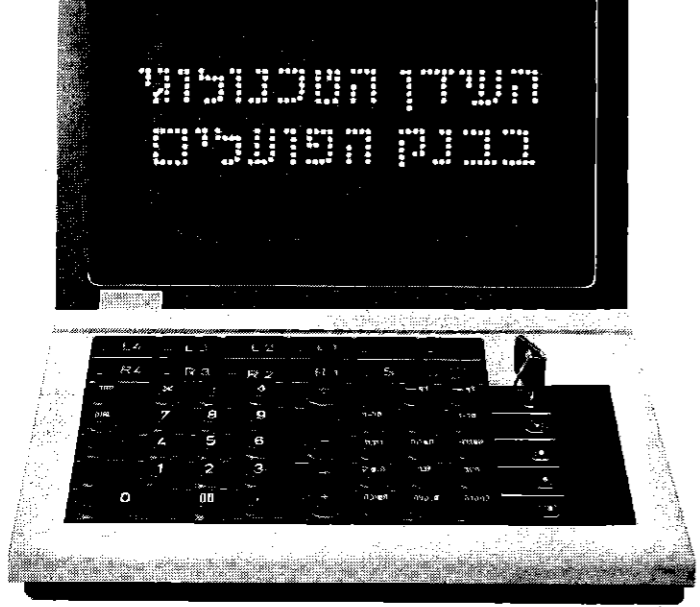
איגוד קציני הים, רבי-חובל ישעיהו גרומן, רבי-חובל גרומן התייחס ל-שמועות, כאילו נוטה הממשלה למ-כור חלקה ב"צים" (40% לגורמים פרטיים. בפגישה שנערכה בין נציגי מועצת "צים" (הפקידים) לבין שני איגודי הימאים, הוחלט להתנגד ל-כך בתוקף. "אנו רואים את "צים" כרכוש לאומי שאין לסחור בו" אמר רבי-חובל גרומן.

נציגי העובדים של החברה מבינת חלקה של הממשלה לגורמים פר-טיים, אם אמנם תתבצע, "תשים קץ לפיתוח הספנות הישראלית, משום שגורמים פרטיים יהיו מעוניינים אך ורק ברווחים".

1200 ימאים השתתפו בבחירות

ועדת הבחירות המרכזית לכנסת העשירית החליטה לאפשר לימאים באניות להשתתף בבחירות גם ה-פעם, למרות חילוקי הדעות בנושא זה. בבחירות האחרונות נמנו בין הימאים באניות רק כ-250 קולות כשגלל תקלות ארגוניות. מצב דומה שרר גם בבחירות קודמות. בבחירות שיערכו באניות יוכלו להשתתף רק הימאים המשרתים ב-אניות בדגל ישראלי (שלא ימצאו ב-יום הבהירות בנמל ישראלי) וש-מספר הימאים הישראליים בהן

**העידן הטכנולוגי
בבנק הפועלים**



מְסוּךְ בַּנְכָל
רווח מדויק ומהיר
של הפעולות בחשבונך.

בוא לגדול אתנו.

בנק הפועלים

מגיע לפחות ל-14. מספר הימאים שיוכלו להשתתף בדרך זו בבחירות לכנסת העשירית נאמדים בכ-1,200. בהתאם לחוק תערך ההצבעה ב-כלי השיט ב-22 ביוני, היינו שמונה ימים לפני יום הבחירות. כדי שקר-לות המצביעים בכלי השיט יוכלו בספירת הקולות, חייבות הקלפיות להגיע לועדת הקלפיות המרכזית, לא יאוחר מחמישה ימים מתום הבחירות.

מספנות ישראל מפתחות דור ספינות חדש

מספנות ישראל מנהלות עתה מו"מ לבניית ספינות מיוחדות של הדור הבא. ספינות אלה הן המלה האחרונה בשללולים ובטכניקות. המדובר בספינות שמחירן כל אחת מהן 100 מיליון דולר. כבר היום בוונות המספנות 3 סוגים של ספינות לשוק המקומי. כמו-כן הוחל בייצור ספינות מסוג חדש שיתכן שיתן יהיה גם לייצא אותן. המספנות נכנסו לייצור ספינות אלה לפני כמה שנים לאחר שמספנות זרות סרבו לבנותן. הן פיתחו

טכנולוגיות חדשות בבניה זו ועתה, כאמור, נכנסים לבניית כלים משוכ-ללים יותר. מספנות ישראל בונות כיום גם אניות אזרחיות ומבדוקים ומאזן המפעל מאוזן ומה 13 שנה אין ה-מפעל מפסיד יותר.

"אליזבת ה-2", אל-גליון להימכר

אין בעולם אניית-נוסעים מפורס-מת יותר מאשר "המלכה אליזבת ה-2". עתה נשקפת סכנה להמשך קיומה של אניית-הפאר בני הבריטי. הלורד מתיוס, בעל החברה המפע-לה "קונרד", הודיע, שהוא שוקל את מכירתה המיידית של "המלכה אליזבת ה-2" וישנה את החלטתו לחסל כליל את קווי הנוסעים של חברתו, רק אם אירגוני הימאים ייכנעו לתכתיבו.

עילת היסכסוך בין הלורד ועובדי חברתו היא החלטת הנהלת החברה להעביר שתיים מאניותיה לדגל זר, כדי שאפשר יהיה להעסיק בהן צור-תים זרים, שעבודתם זולה יותר משל הימאים הבריטיים.

המזל הטוב של הספינה הטובעת

ספינת הדייג "בואנה גויה סוברי-נו" היתה אחת העתיקות ביותר שנמל לאס-פלמאס, באיים הקנריים. היא נבנתה לפני יותר מחמש שנים אך למרות זאת, היא נחשבה על-ידי דייגי לאס-פלמאס לבטוחה ביותר שנמל כולו.

בכל שנותיה של "בואנה גויה סו-ברינו" לא טבע או ניספה אחד מ-אנשי צוותה. בסערות הגדולות ביותר, כאשר ספינות גדולות וחדשות ניטרפו, היתה הספינה העתיקה שבה לנמל ללא פגע. אפילו במלחמת העולם השנייה, כאשר דייגי האיים הקנריים כמעט הפסיקו לפעול, ב-גלל חששם מן הצוללות הגרמניות והמוקשים התת-מימיים, המשיכה "בואנה גויה סוברינו" להפליג כל העת.

מלחי הספינה הישנה האמינו, כי מזלה הטוב בא לה מן הקמיע שלה: פרסת-סוס ישנה, שהוצמדה במסמ-רים אל התורן. בוני הספינה, במס-פנה ספרדית, העניקו לה את הקמיע ביום בו הושקה לראשונה אל המים.

לפני כחודש בא קיצה של הספי-נה הישנה. כעת שדייגיה היו בלב האוקיאנוס האטלנטי, ניבעה חור בבטנה. אולם, היא לא שקעה מייד.

כל אנשיה הספיקו להיכנס לסירת-ההצלה הרעועה שלהם. המראה ה-אחרון שראו מן הספינה היה של פרסת-הסוס, בראש התורן, השוקע למצולות.

אך המסורת של "בואנה גויה סו-ברינו" לא הופרה, גם לאחר טביע-תה. איש ממלחיה לא טבע. למרות שבאיזור בו פעלו כמעט ואין אניות ולמרות שבסירת-ההצלה לא היו אמצעים להזקת עזרה. שש שעות בלבד לאחר שקיעתה של הספינה נתגלו הדייגים על-ידי ספינת-מיטען קטנה, שבדרך מקרה עברה באיזור, ואספה אותם.

כאשר חזרו הדייגים ללאס-פאל-מאס, הם הלכו לכנסייה והודו לאל על מזלם הטוב. "אבל, כולנו יוד-עים, כי ניצלנו בזכות פרסת-הסוס", אמר אחד מהם. "רבים צחקו מאי-תנו על אמונותינו התפלות, אבל עובדה היא כי כולנו חשנו אותו ה-דבר, כאשר היבטנו בפרסה, רגע לפני ששקעה בים: ידענו, כי הספינה ה-טובה שלנו לא תניח לנו לטבוע".

המצרים מונעים מצוללנים גישה לאניה טבועה

השלטונות המצריים מסרבים ל-התיר לצוללנים מאופירה גישה חופ-שית לאוניה "דן-רייבן", שטבעה ב-1876 בשאח-מחמוד, על גבול מעבר המים הבינלאומי.

על קורות האניה הוקרן סרט ה-טלוויזיה "מסתרי אניה הזהב", ב-תחילה חשבו החוקרים, כי מדובר באניה שהעבירה זהב לנמל הירדני עקבה, אולם בסופו של דבר התברר, כי היא נשאה גלילי בד שנשדדו לפני יותר ממאה שנה בידי בדואים מ-סיני.

צוללים מאופירה רוצים לפקוד את האניה, כדי לחדור לכל התאים שבתוכה ובמטרה להפוך אותה למו-קד משיכה לצוללים מכל העולם.

נודע, כי קבוצת צוללנים איתרה 3 אניות נוספות שטבעו לפני מאות שנים במעמקי ים-סוף. כדי למנוע מאבק בין צוללנים על הגישה ל-אניות, מסרבים חברי הקבוצה ש-גילתה אותן לגלות את מיקומן ה-מדויק.

בעלי מועדוני צלילה בדרום סיני

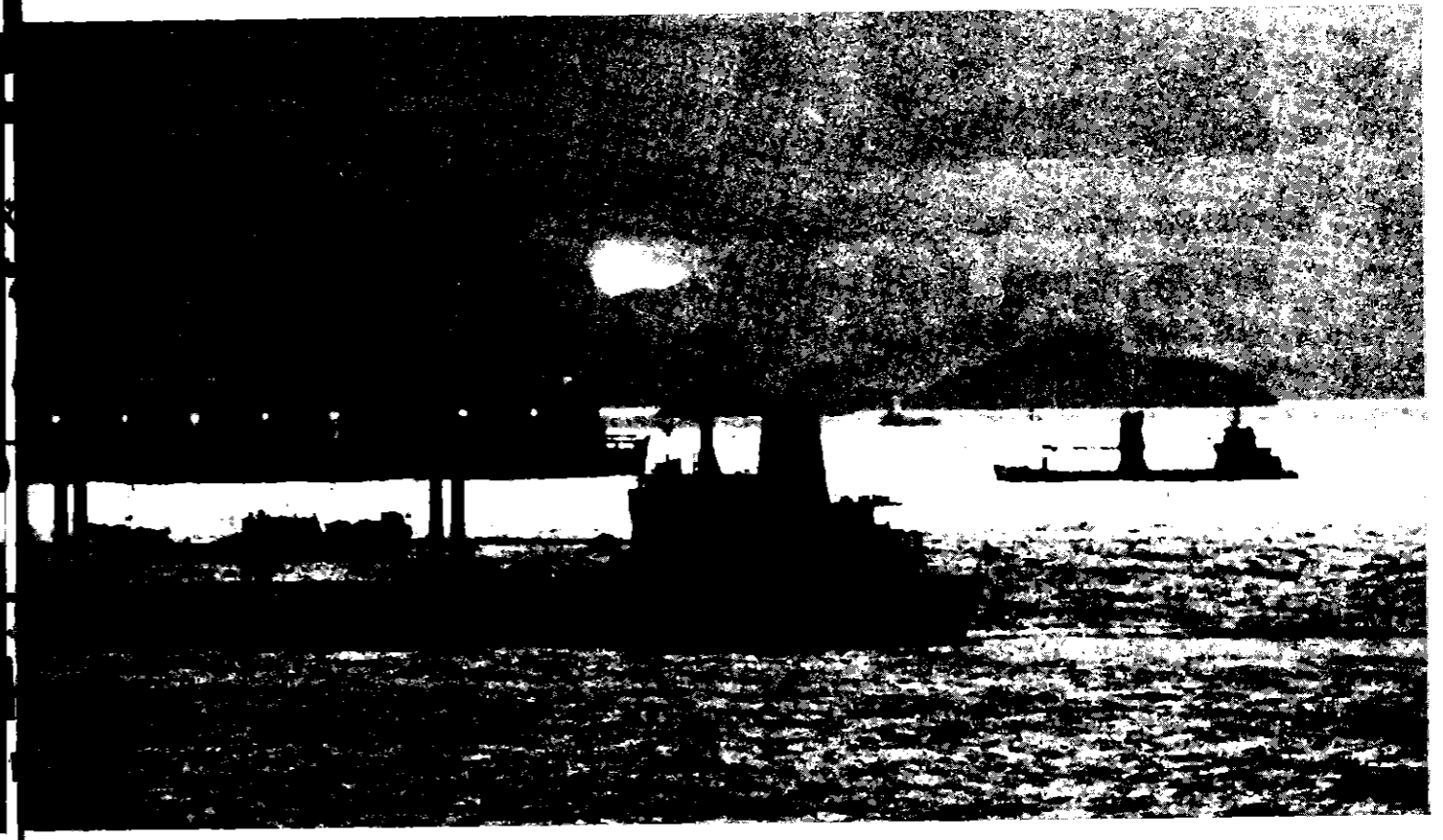
ביקשו מהחברה העוסקת בחילוץ האניה שטבעה לפני שבועות אחדים בראס-מוחמד להפקיד ערבות בנק-אית בסך 100 אלף דולר, כדי להבי-טיח שבשעת החילוץ לא ייזק אתר הצלילה בראס-מוחמד. נושא זה נדון בוועדה הצבאית המשותפת.

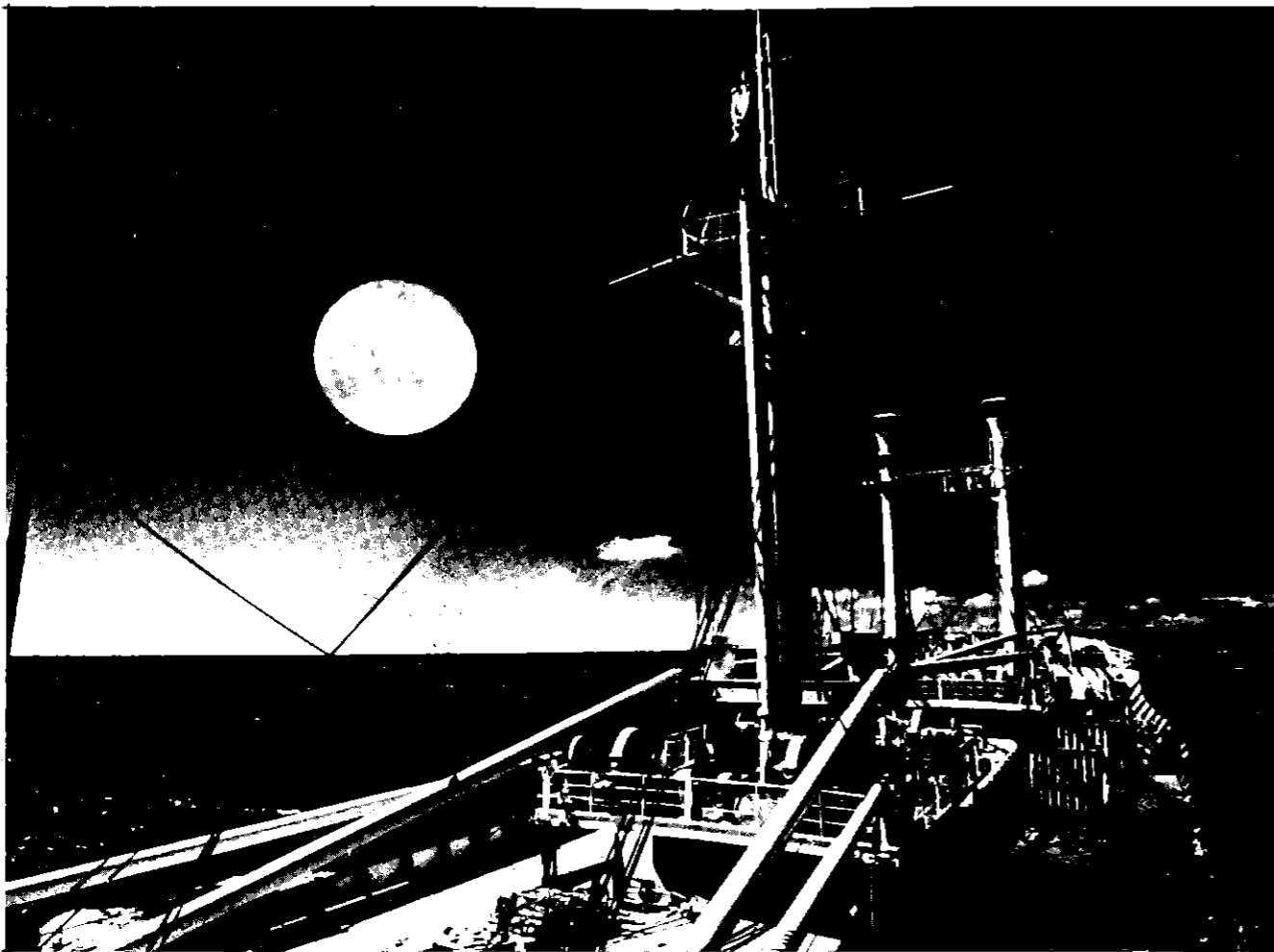
מיכלית הנפט תהפוך לדיר

מיכלית-נפט ישנה, שהוצאה מן השירות, עומדת לעבור בקרוב "ה-סבה" ולהפוך לדיר-הכבשים הגדול ביותר בעולם. מספנה בעיר הנמל ברמן שבמערב-גרמניה עוסקת עתה בהשלמת השיפוץ, הדרושים כדי להפוך את המיכלית לדיר שט, בו יוסעו כ-125 אלף כבשים.

המיכלית, שהפליגה בעיקר בקו סעודיה - אירופה, תצא מברמן ל-אוסטרליה כדי להוביל בהפלגתה הראשונה יותר מ-100 אלף כבשים אוסטרליים משובחים - לסעודיה.

צילום: עקיבא הופמן





חברת החשמל אינה מוכנה להכור מ"צים" האניה השניה להובלת פחם

חברת החשמל אינה מוכנה לח- כור מ"צים" את האניה השניה ל- הובלת פחם, שאת חוזה הבניה שלה רכשה "צים" מחברת אטלנטיק (מרידור וברנר).

"צים" רכשה חוזה בנייה מאט- לנטיק לשתי אניות בנות 147 אלף טונות וכל אחת ואחת מהן החכי- רה "צים" לחברה החשמל ל-20 שנה. מחיר הבניה של כל אחת מה- אניות הוא בגבולות 50 מיליון דולר.

נציגי חברת החשמל טענו באחר- נה בשיחות עם "צים" כי כבר יש לחברת החשמל מספיק אניות להו- בלת פחם עד תחילת 1985. אין חב- רת החשמל מוכנה להתחייב עתה לאניה נוספת עם חוזה הובלה ל-20

אוצרות מימי הצאר ששקעה במצו- לות ברשת-מגן, כדי למנוע חדירת פיראטים. באניה נמצאים אוצרות בשווי מיליארדי דולרים. בסירת "אדמירל נחמוב" ששק- עה בים הקוריאני ליד האי סטושי- מה, נמצאים מטילי פלטינה ששוים נאמד ב-3.8 עד 37 מיליארד דולר.

פעולות החילוץ שמומנו על-ידי פושע המלחמה היפאני שהפך לפי- לנטרופ, ריוויצ'י סאסאקאבה, בן 81, הופסקו זמנית כדי לאפשר כיסוי האניה ברשת המגן.

האניה הוטבעה במאי 1905, ב- מהלך המלחמה הרוסית-יפאנית. שליטי הקרמלין טוענים, כי הצי של הצאר טיבע במתכוון האניה ולכן כל תוכנה שייך לבריה"מ.

סאסאקאבה השקיע 4 מיליון דו- לר במאמצי החילוץ, כאשר הסיק ממיסמכים שבאניה היו מטילי פל- טינות. הוא הודיע כי יהיה מוכן ל- החזיר לרוסים את האוצר, אם אלה יחזירו ליפאן את האיים הקוריליים אשר נכבשו ע"י בריה"מ בסוף מל- חמת העולם השניה.

לפני שלוש שנים חצה ההיסטו- ריון טים סורין ממכללת אוקספורד בסירת-עור את האוקיאנוס האט- לאנטי, כדי להוכיח שיש בסיס ל- סברה כי נזירים איריים גילו את אמריקה 900 שנה לפני קולומבוס. עתה הכריז סורין על תוכנית ל- שחזר את מסעותיו האנדיים של סינבאד המלח. בכוונתו לצאת למסע בן 7 חודשים מעומאן שבמפרץ הפר- סי אל סין — בסירת-עץ מחוזקת בחבלים עשויים סיבי-קוקוס ומצו- פה בשומן כבשים.

סורין, בן 39, יפליג עם צוות של 20 מלחים, רובם ערבים. לצורך ניווט יסתמך רק על הכוכבים ב- שמיים ועל "דיווחי" סינבאד המתו- עדים ב"סיפורי אלף לילה ולילה".

אניית האוצרות הרוסית כוסתה ברשת-מגן נגד חדירת פיראטים

צוות חילוץ יפאני עטף אניית



מצבה הכלכלי של "צים" איתן, למרות המשבר בספנות, ייקור הדלק לאניות והתחרות הפרועה, בעיקר במזרח הרחוק. בפעולות ייעול הב- טיחה החברה ניצולת טובה יותר של אניותיה, וכן פחתו ההוצאות לשי- נוע המטענים במלים זרים ונחסך דלק.

הסחר הימי עם מצרים מתפתח אך על אף פתיחת תעלת סואץ לספ- נות הישראלית ממשיכה החברה ל- נצל ולחזק את קווי אילת, ואת ה- גשר היבשתי שבין נמל אילת ובין פנים הארץ והנמלים היס-תיכוניים. החברה הגדילה את חלקה בהובלות לארץ ולא חידשה חוזה חכירה של אניות זרות רבות, במגמה להבטיח תעסוקה לאניותיה.

מספנות ביפאן בונות 83% מהאניות החדשות

כ-83 אחוז מכל הזמנות היצוא שנמסרו ב-9 החודשים הראשונים

ההיסטוריון בעקבות סינבאד

"צים" מזמינה אניות גדולות למטעני צובר יבש

חברת "צים" הזמינה שתי אניות גדולות, בנות 166,000 טונות כל אחת, להובלת מטעני צובר יבש, כגון פחם ומחצבים, והיא עומדת לממש אופציה להזמנת אניה שלי- שית מסידרה זו.

האניה הראשונה הוכרה לחברת החשמל ל-20 שנה להובלת פחם, ו- "צים" מקווה שגם האניה השניה תוחכר לה.

מנכ"ל "צים", יהודה רותם, אמר שקשה לחברות ספנות ישראליות להשיג חוזים להובלת נפט, וש"צים" מקווה שהתשתית להובלת מטעני ה- צובר היבש תשרת גם את חברת ה- חשמל, שתהיה פטורה מפיתוח ענף ספנות משלה להובלת הפחם, אם לא תרצה בכך.



לפיהן — או לפחות מתחשבות ב־ זכויות שנטלו לעצמן מדינות אחרות. כך לדוגמה, רוב המדינות הרחיבו את תחום המים הטריטוריאליים שלהן משלושת מילין ימיים (דהיינו כחמישה וחצי ק"מ) ל־12 מילין ימיים (דהיינו 22 ק"מ). כן מוכרת בד"כ הזכות הבלעדית של המדינות לנצל את אוצרות הטבע בתחום של 200 מילין ימיים (370 ק"מ). המדינות שעשו כך טוענות ל־ זכותן לווסת בתחום זה את המחקר המדעי ואת מעברן של ספינות מסויימות (כגון מיכליות נפט ו־ אניות בעלות הנעה גרעינית). זכות, לאזורים כלכליים בלב־ דיים מתנגשת לעתים עם נוהג אחר לבעלות (לצורכי הפקת אוצרות טבע ודיג) על, "המדף היבשתי", ושיפוליו (דהיינו על הים שעומקו אינו עולה על 200 מטרים) מתוך הסתמכות על ההנחה כי, "המדף היבשתי" אינו אלא יבשה שהוצפה מים.

מחייב. עד כה — ומאז 1973 — לא הצליחה הועידה לקבל החלטות מי־ חייבות; אך הישיבה הנוכחית נס־ תיימה במעשה חיובי: פורסמה הצעה של, "אמנה בדבר חוק הים". הנוסח אינו סופי כי אם, למעשה, רק רקע למו"מ נוסף, העלול להימ־ שך שנים רבות נוספות. ישיבה נוס־ פת — עשירית במניין — אמורה להתכנס בניו־יורק בחודש מארס. הצעת האמנה, שעובדה על־ידי ה־ ועידה הנה מיסמך, המשתרע על פני 180 עמודים, והכולל 300 סעיפים ושמונה נוספים, ומתייחסת להלכה לכל הבעיות העולולות לצוף בשטח הספנות, הדיג וניצול אוצרות ה־ ימים. בעיבוד המיסמך נטלו חלק נציגים מ־158 מדינות ומ־24 אירגו־ נים לא־ממשלתיים, ויש בו סטיה מוחלטת מעקרון, "חופש המים", ש־ נקבע לראשונה ב־1609 על־ידי ה־ משפטן ההולנדי גרוטיוס.

על אף העובדה, כי לא נתקבל עד עתה כל נוסח מחייב, הרי הסתמנו סיכומים — ומדינות רבות נוהגות

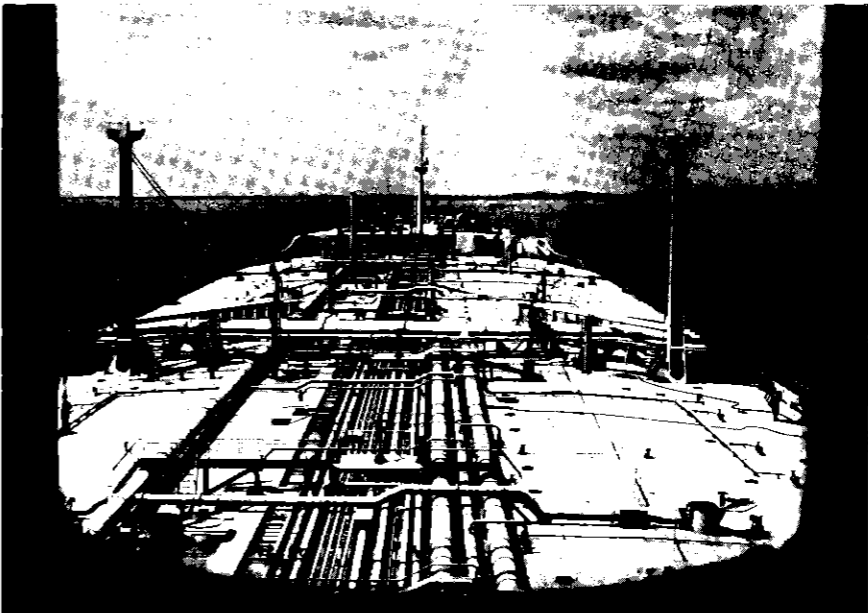
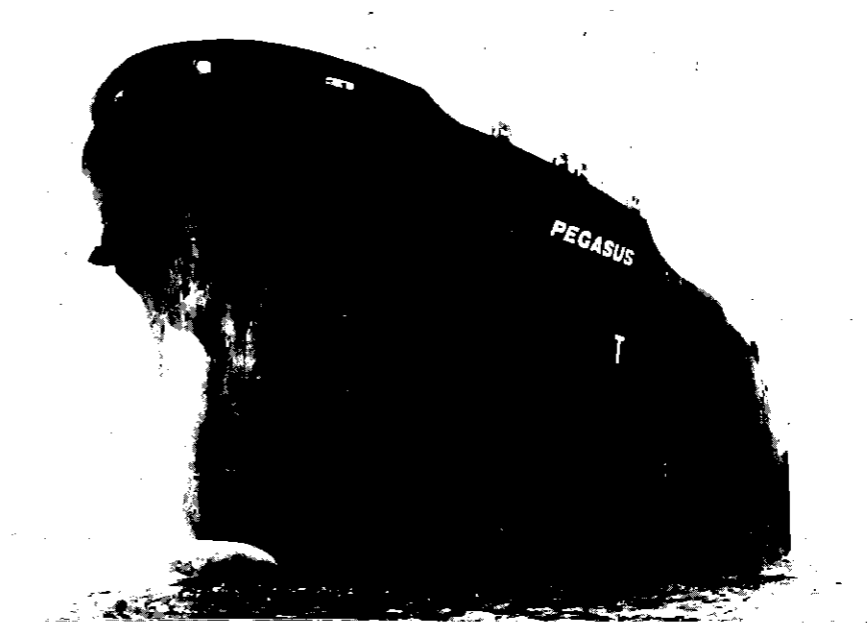
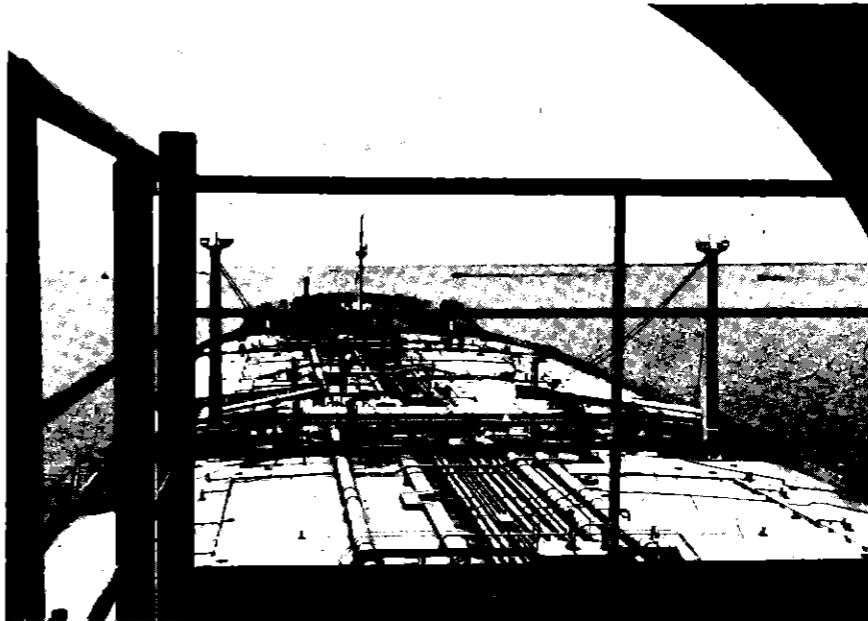
אחר שהחברה הבריטית תגבה כ־40 אחוז, "דמי עמלה".

הספינה טובעה צפונית לנמל ה־ רוסי מורמאנסק ב־1942 כאשר היתה בדרכה לארה"ב עמוסה ב־ חמישה וחצי טון זהב, כתשלום עבור נשק וציוד.

"זה יהיה אחד המבצעים הגדו־ לים שלנו", אמר פרגוס הינדס — אחד ממנהליה של החברה הברי־ טית שגילתה את הספינה. "הספי־ נה נמצאת שם, הזהב גם הוא שם, ועתה עלינו לעשות את המלאכה", סיפר הינדס לכתב ה־"סאנדי טיימס".

ה חוק הימי

לפני זמן מה נסתיימה הישיבה התשיעית של הועידה השלישית של האו"ם המוקדשת לחקיקת חוק ימי



שנה. אנשיהם טוענים בין השאר ש־ האניות שהזמינה אטלנטיק במספ־ נה אירופית ושאת החוזה לבניית שתיים מהן מכרה ל־"צים", מתוכנ־ נות להפעלה בדלק נוזלי בעוד שני־ כרת המגמה גם במספנות לעבור ל־ סוגי אניות שונות להפעלה בפחם. במקרה הצורך יהיה כדאי לחברת החשמל לחכור אניה נוספת לשנים אחדות בלבד, אמר אותו מקור, ול־ התחייב לחוזה ארוך טווח רק לאחר שיתבררו סופית השינויים הטכנולו־ גיים בהובלה הימית.

כפי שנודע מופעל לחץ על חברת החשמל, ובין השאר טענה, "צים" שהמספנה האירופית שבה הוזמנו 2 האניות לא תהיה מוכנה להסתפק רק בבניית אחת מהן. כבר הוגשה בכנסת שאילתה בענין לשר התחבורה על סמך שמועות כי חברת החש־ מל מתעניינת בחכירת אניות מחב־ רות זרות.

גם איגוד קציני הים, בהתייחסו לשמועות, פנה לשר התחבורה ב־ תביעה כי יחייב את חברת החשמל לחתום על חוזה עם, "צים" לאניה השנייה. "נראה לנו, כי תהיה זו רש־ עות או איווילת שלא לחתום עם חב־ רת, "צים" על חוזה זהה לאניה שניה בעת שחברת החשמל מחפשת חוזה הובלה בשדות זרים", נאמר ב־ פניית האיגוד לשר התחבורה.

חברת החשמל מכחישה שיש ב־ דעתה לחתום על חוזה הובלה נוס־ פים עם גורמים זרים.

נתגלתה האניה "אדינבורג" שטבעה ב־1942 עם 50 מיליון ליש"ט (בזהב)

לאחר 25 שנות חיפושים הצליחה חברה בריטית לגילוי ולחילוץ אניות טרופות לגלות את אניית המשמר הבריטית, "אדינבורג" אשר טבעה ב־1942 כשעליה 50 מיליון לירות שטרלינג, בזהב, — כך דיווח ה־ "סאנדי טיימס".

העתון המכנה את הגילוי כ־"אחד מהאוצרות הטבועים הגדולים בעו־ לס" אמר, כי לאחר שיועלה המט־ מון יהיה שייך שליש ממנו לבריט־ ניה ושני שליש לבריה"מ — זאת ל־

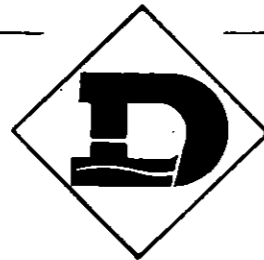
דלית רוזנפלד (בעלי אניות) בע"מ
DHALIT ROSENFELD (SHIPOWNERS) Ltd.

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 אוניות בשירות הספנות הישראלית

104, Heatzmaut 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

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/Haifa
 TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מפעילי אניות
 Ship Operators

גדות ים בע"מ
 מיכליות לכימיקלים

רח' שלום עליכם 22, ת"א 61030
 ת.ד. 3196 • טלפון: 286262
 מברקים: גדות ים תל-אביב
 טלקס: 03-41328

GADOT-YAM Ltd.
 CHEMICAL TANKERS

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



חתונה

הלוחם אריה קצין רדיו
 ברכה משה מכונאי ראשי
 ניצן אהוד חובל שני

בר מצווה

וולף מרדכי מכונאי ראשון

הולדת בן או בת

- (בן) חדד דניאל, קצין רדיו
- (בן) תורג'מן מרדכי, כלכל ראשי
- (בן) אורן אלישע, מכונאי ראשי
- (בן) מקסים לביא, רבי-חובל
- (בן) ממון שלמה, חובל שני
- (בת) שלמה דנא, חובל שני
- (בת) עדרי חנניה, אלחוטאי
- (בת) טריפון טורון, מכונאי ראשון
- (בת) דלוגת נחום, מכונאי ראשון
- (בן) הר אבן נתן, קצין ראשון
- (בן) חזן מומי, קצין ראשון
- (בת) שחוק פואד, מכונאי ראשון
- (בת) דוד שלמה, מכונאי ראשי
- (בת) ברוך אליעזר, מכונאי ראשי
- (בת) דניאל גרוס, חובל שני
- (בת) גמבשו ירחמיאל, ח. שני תאומים
- (בת) גורלי מיכאל, מכונאי שני
- (בת) זאב בלס, מכונאי ראשי
- (בת) דודאי יעקב, רבי-חובל
- (בת) מערבי אברהם, חשמלאי
- (בן) שמשון שרעבי, חובל ראשון
- (בן) לוגסי אבי, קצין רדיו
- (בן) אבי חכים, מכונאי שני



תשבץ ימי מס' 3
 מאת: ישראל מינסקר

10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	
			14	13		12			11	
	18			17			16		15	
	22				21		20		19	
		27	26			25		24	23	
				30			29	28		
35	34	33						32	31	
	40		39	38			37		36	
		45		44	43			42	41	
					48	47		46		
53	52				51				50	49
					55					54
				58			57			56

נזלת. (12) אויב בלי ראש. (14) גלאי ארצות. (21) אב דוד. (24) בן זוג. (27) יצר. (29) תחום היהדות. (30) כספי. (31) כפן. (32) מין תכשיט. (34) מין חיה. (35) בית שוק. (37) ח"כ מה- מערך. (39) מלחין ישראלי. (42) מר- עד. (43) אמתחת. (45) מגיבורי פרשת "העסק הביש". (47) תחתון. (48) יקר מאד. (49) המיה. (50) מחל על זכותו. (52) ומרגיש. (53) אין.

מ א ו ז ן :
 (1) סיפון. (5) כאב. (7) לא חי ולא צומח. (11) מרתף קטן. (13) יצרן בשרים. (15) מין מפתח. (16) מין סיכה. (17) כוכב הוליבודי (ש"פ). (18) 206. (19) קסם, כשוף. (20) מסרטי לואי דה פינס. (22) נזק בלי סוף. (23) נתנו פרי. (25) כתב. (26) נפחד. (28) ישן מאד. (31) אכסן. (33) מלת שאלה. (36) נצח נצחים. (37) מכשפה. (38) כדורסלן מכבי חיפה. (40) קריאת הפרה. (41) מתקן למצוי שמן. (44) נהר ארץ-ישראל. (46) מין ספינה. (49) מתן פקודות. (51) שפוע. (54) ישיבה. (56) אוורור. (56) מכפרי ה-דרוזים בארץ. (57) מדה קדומה. (58) כבוד קדושת שם תפארתו (ר"ת).

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.

מ א ו נ ד :
 (1) הבשלת פרי. (2) מין מתעתע. (3) סגן. (4) בלגן. (5) מאיי בריטניה. (6) המון. (7) צייר חיפאי. (8) קריאת כאב. (9) מכונת סרטים. (10) "בעל"