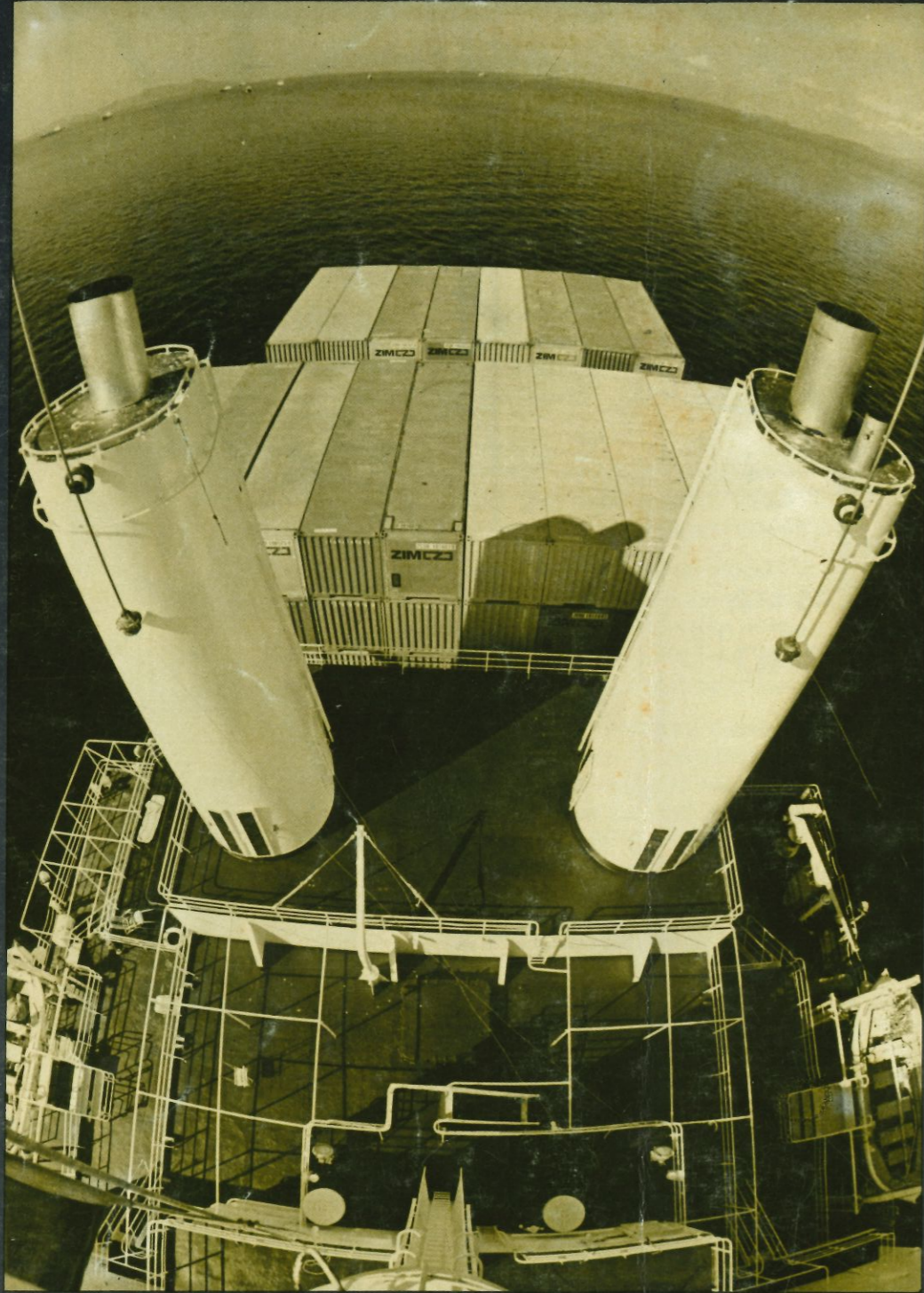


# קצין הים הישראלי



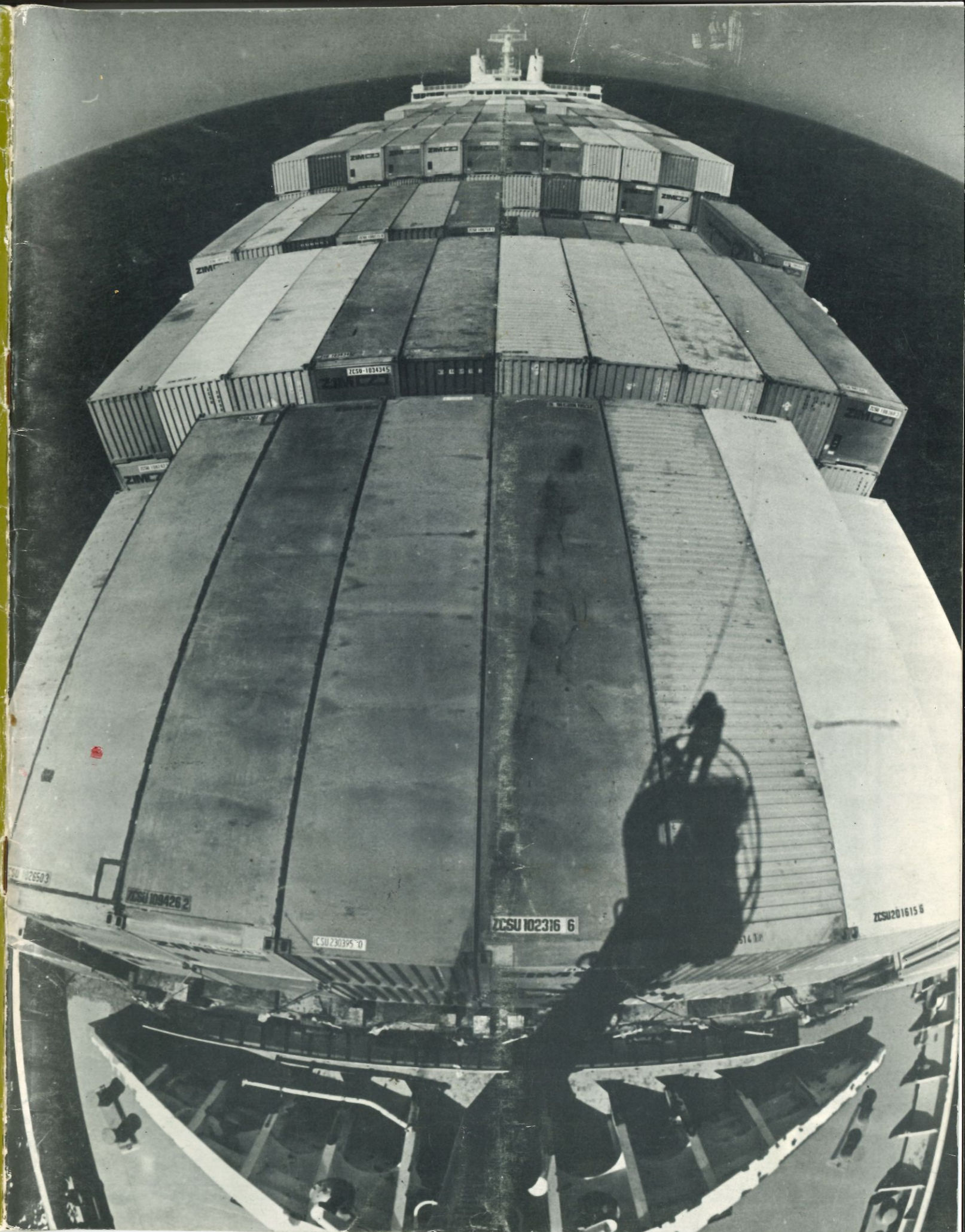
ISSW 0333-7529

## בטאון

סיוון תשמ"ב  
יוני 1982  
גליון מס' 17

### בגליון זה:

- לשמירת האופי האנושי של עבודתנו.
- איגוד מקצועי ושינויים אירגוניים באוניית רב חובל, שני לאלוהים !!
- יחסי אנוש
- תכנית הקבוצות — השלכות על הקצינים
- הכשרה טרום-ימית לקציני מכונה
- שיוויון על הגלים
- רשימת התורמים ל"לב"י
- סיפור ימי שירה
- המדורים הקבועים



# מעל הגשר

אנו עוקבים בדאגה אחרי הקשיים והמשברים המלווים את פעילותו של ענף הספנות בעולם ושל הספנות הישראלית בפרט.

גילינו את נכונותנו להתעלות מקסימלית ועשינו כל מאמץ לא לזעזע, ללא צורך, את הענף. לצערנו, איננו מבחינים בנכונות דומה ביתר חלקי המערכת הספנותית.

"השקט התעשייתי" בארבע השנים האחרונות לא שינה בהרבה את התייחסותם של הגורמים הממלכתיים לגבי ענף הספנות, ואל הימאים כציבור בעל משקל ספציפי מיוחד.

יש לציין, בצער, שעל אף מאמצינו לשיפור התדמית אנו נתקלים עדין בחוסר הבנה וחוסר רצון לטיפוח כח אדם ימי ישראלי וזאת על אף המחיר היקר שעלולה מדינת ישראל לשלם על מחדל זה.

## המערכת



## בטאון קציני-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

גליון מס' 17  
סיוון תשמ"ב  
מאי 1982

המערכת:  
שלמה אלימור  
גיא גילרון  
אפרים מרקוביץ  
יוסף פניני

צילום השער:  
באדיבותו של רח' עקיבא הופמן

עיצוב ועריכה גרפית:  
סטודיו דף, חיפה  
סדר: גסטליט חיפה בע"מ



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

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

ת.ד. 33448 חיפה 31 333  
טלפון: 04-66 61 38

טלקס: TARC0 46603

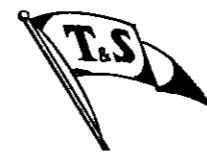
בעלי האניות "החלוץ 2"  
"דרור 2"  
"פלמח 2" (צים סידני)  
ו"מורן"

THE TRADERS & SHIPPERS LTD.

## סחר וספנות בע"מ

סוכני אוניות

נוסד 1941



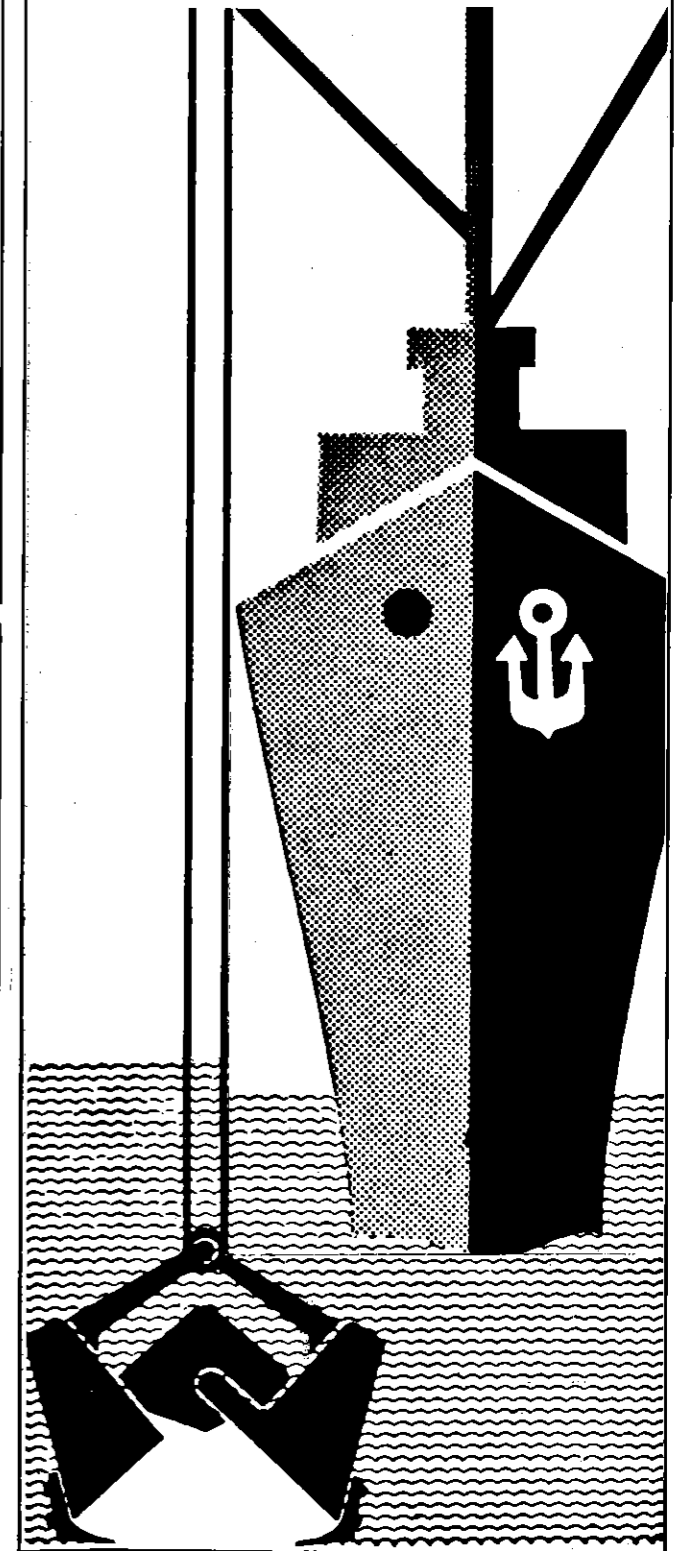
דרך העצמאות 43, חיפה 31 033  
ת.ד. 33765 — טל' 04-66 79 13 (3 קוים)  
מברקים: "SHIPPERS" טלקס. 46824 (אנגלי)

סניף אשדוד:

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

# אניות משא אלים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל  
בשרות הכלכלה הישראלית



# דו"ח המזכירות

מאז חודש מרץ, התחלנו בדיווח על פעולות המזכירות באמצעות עלון המתפרסם אחת לשבועיים, בממוצע. עלון זה מופץ (בעיקר) בין האניות המגיעות ארצה, הן באמצעות חברות הספנות והן ע"י המזכירים בביקורם באניות.

לאחרונה קבלנו את הסכמת חברת "צים" להפיץ עלון זה גם לאניותיה בנמלי חו"ל וכן לאניות "תרשיש" והדבר יתבצע יחד עם שרות הפצת הקסטות לוידיו.

אנו מקווים שדיווח רצוף על פעילות המזכירות יאפשר יתר התייחסות של חברינו על האניות לפעולות המזכירות.

המועצה קוראת ל"מבטחים" ולהנהגת ההסתדרות לבטל לחלוטין, ורטוראקטיבית, את נושא חלקי משרה לימאים בזיקנה, בנכות ובשאימים.

## 2. פטור ממסוי

א. המועצה מטילה על המזכירות לפעול, ברוח הנסיבות, להגדלת הפטור לכל חברי האיגוד.

ב. המועצה מטילה על המזכירות לפעול למען מסים פרוגרסיביים לדרגות הבכירות.

## 3. שיתוף פעולה עם הדירוגים

המועצה מטילה על המזכירות להחליט, בהתאם לנסיבות, באם ללכת במשותף או בנפרד עם מזכירות איגוד הדירוגים במו"מ לחידוש הסכמי העבודה.

## 4. אסונות בצי הסוחר

המועצה נתנה את דעתה על התאונות הימיות שהתרחשו לאחרונה בספנות הישראלית וממליצה לפני חברינו על ערנות מוגברת ושיתוף פעולה עם המזכירות בנדון.

המועצה פונה לכל הגורמים האחראים לעשות ככל שניתן להגברת הבטיחות בים.

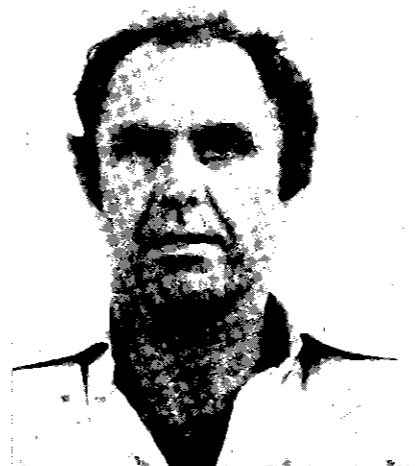
## 5. בחירות

המועצה מטילה על המזכירות להתחיל את פעילות הבחירות בחודש יוני שנה זו כך שהבחירות תסתיימנה בחודש דצמ' 82 או ינואר 83.

את ועדת הבחירות ואת יושב הראש שלה תקבע המזכירות.

## 6. חילופי גברא

בהתאם לתקנון, הוחלט שמזכיר חטיבת ר/ח י. גרומן מסיים את תפקידו (לאחר שתי קדנציות) ובמקומו נבחר ר/ח אפרים מרקוביץ.



ר/ח אפרים מרקוביץ

## פנסיה מוקדמת

לאחר חתימת ההסכם במחצית חודש דצמבר 1981, פעלנו יחד עם איגוד חברות הספנות — להקמת התשתית הכספית והאירגונית של הקרן, מתוך כוונה לאפשר את היציאה לפנסיה של החברים הראשונים כבר בראשית שנת 1982.

לצערנו, ועל אף כל מאמצינו לא התקבל עדין אישור משרד האוצר. זה מבטא נאמנה את חוסר ההתייחסות, המוכר לנו, לצרכים ספציפיים של ציבור הימאים.

אנו מאמינים שטכה להענות חיובית עוד השנה, אך איננו רוצים להתנבא לגבי התאריך.

## משא ומתן לחידוש הסכם העבודה לשנת 1982/83

גם השנה, פתחנו במשא ומתן משותף לשני איגוד והימאים עם המעסיקים המאוגדים באיגוד חברות הספנות. מתוך נסיון העבר נוכחנו שניהול משותף של המשא ומתן עם הקצינים והדירוגים מקצר את ההליכים. למרות העובדה שבתביעותינו לקחנו בחשבון את מצבו הקשה של הענף, הרי עד כתיבת שורות אלו קבלנו תשובות בלתי מספקות.

כולנו מקווים שנצליח לסיים בהקדם את המשא ומתן להסכם העבודה לשנת 1982/83 ונמנע זעזועים מיותרים של הספנות-הזקוקה לכך פחות מתמיד.

## קניות מרוכזות בהנחה למשפחות הימאים

התביעה לאפשר גם לימאים ב"צים" לקנות בצרכניה, על בסיס שווה ליתר עובדי החוף, הועלתה זה מספר שנים. על אף המשקע הרגשי של זעם כלפי הנהלת "צים", המפלה בין עובדיה ומקפחת דוקא את יוצרי ההכנסה הישירים, זכינו בעבר להבטחות ללא כיסוי.

לאחרונה, החליטה מועצת איגוד קציני הים להפעיל סנקציות נגד "צים", המגלה חוסר הבנה לנושא כה רגיש והטילה על המזכירות לעקוב אחרי התקדמות הנושא.

לאחר מגעים תכופים עם הנהלת "צים", נוכחנו שעל אף רכישת הבנין לצורך הקמת צרכניה מורחבת עלול התהליך להמשך זמן ממושך — והפעם בגלל סיבות אוביקטיביות.

נציג המזכירות בדק יסודית את כל האפשרויות — את רמת השרות וההנחות הניתנות בצרכניה — והוחלט כדלקמן:

- על אף המודעות למניעים הרגשיים של ימאי "צים", שדרשו יחס שווה ליתר העובדים, החליטה המזכירות לקבל את האופציה של קניה מסובסדת ברשת שיווק ארצית.
- הקניות ברשת שיווק ארצית תאפשר לכל הימאים (ולא לחיפאים בלבד) לקנות בקרבת מקום מגוריהם.



סידור זה מאפשר הצטרפות כל יתר חברות הספנות להסדר והנחלת הטבה סוציאלית זו על כלל ציבור הימאים הקבועים בחברות.

• הסובסדיה והאשראי יינתנו לפי אותם קריטריונים של צרכנית צים וע"י בדיקות תקופתיות יישמרו התנאים בהתייחסות האמורה.

• חשוב מכל הוא שהסדר זה ניתן לביצוע תוך זמן קצר, לעומת הזמן הממושך שיעבור עד להקמת צרכניה, כאשר רק לאחרונה התחילה פעילות רצינית בכיוון זה.

לאחר סקירת כל היתרונות שהביאו לבחירה זו ולאחר שיקול דעת מעמיק, נראה לנו שעל אף הרצון להדגשת הסטטוס השווה לכל עובדי "צים", יש לקבל את האופציה העדיפה והצודקת בהכללת מרבית ציבור הימאים הזכאים להטבה סוציאלית המקובלת במרבית המפעלים הגדולים בארץ.

• ברצוננו להדגיש כי אין בהחלטתנו סתירה להחלטת המועצה, שכן הוחלט לפעול למעל הקמת צרכניה לקציני-הים, (וזאת אמנם עשינו), אך בשום אופן לא הוגבלנו למבנה מסויים.

## הסברה ותדמית

אנו עושים כל שביכולתנו לשפר את תדמיתנו בעיני הציבור.

בגלל חוסר מודעות בציבור למקצוענו — והדגשת חריגים ותופעות שליליות ע"י אמצעי התיקשורת-ירודה תדמיתנו של הימאי.

כאיגוד מקצועי אנו משתדלים ליצור יחסי אמון בינינו לבין כתיבי העתונות.

במספר פעילויות הופענו במסיבות עיתונאים והסברנו בצורה חיובית את גישתנו לבעיות היסוד של צי הסוחר.



אנו משתדלים להסביר כל מאבק מקצועי שאנו מנהלים, מתוך תקווה שלפחות חלק של הציבור יבין את המניעים הלגיטימיים.

חלק מחברינו נענו לפניית האיגוד לתרום לקרן לבטחון ישראל.

שיפור התדמית הינה מלאכה קשה שאין רואים תוצאות מיידיות, אך יש לציין שלפחות הצלחנו להשיג עתונות אוהדת לחלק מן המאבקים, דבר המהווה שינוי מעודד.

## פעילות בהקשר לשלוחות בחוף

פעלנו רבות בחדשים האחרונים להידוק הקשרים בין האיגוד וחברינו בשלוחות בחוף.

בחברת "צים" הצלחנו, לאחר 3

# לשמירת האופי האנושי של עבודתנו

מאת ר/ח נמרוד אשל

## האופי האנושי של העבודה ביס

בין היעדים שעליהם אנו צריכים להאבק, לדעתי, בתקופה זו — בנוסף כמובן ליעדים המקובלים של כל ארגון-עובדים — מצוי, לא במקום האחרון, היעד של שמירת האופי האנושי של עבודת הימאי. ביתר דיוק הייתי מנסח את הדברים כעמידה על המשמר נוכח התפתחויות אובייקטיביות הכרוכות בנטיה לדה-הומניזציה של העבודה ביס.

באורח פאראדוקסאלי, לכאורה, אנו עדים לכך שהתפתחויות טכנולוגיות מסויימות גורמות לשיפורים משמעותיים בתנאי-העבודה ורמת-החיים באניה, מחד ולקצב-עבודה וחלוקת-זמן בלתי-אנושיים, מאידך. ההקלה הפיזית בעבודה באה שלושה יד ביד, עם פחות רצוף בתפקידו של הימאי-המקצועי, לדרגותיו השונות. תופעות שליליות, המסתמנות במיוחד בשטח האחריות מול הסמכות וההנעה מול הצייתנות, חייבות לעורר את תשומת-לבנו — שלא לאמר דאגתנו — בעוד מועד.

יותר ויותר אני שומע קצינים הקובלים על שניטל מהם כל אתגר ועימו העניין בעבודה. גדל מספר

שכל הנושא של מצב כוח-האדם בצי הסוחר נוגע לכולנו.

אין ספק, כמדומה, שגורמים חומריים, כמו שיכון, תעסוקה, אינפלציה ומצב-כלכלי הם מרכיבים כבדי-משקל בענין העליה/ירידה. אבל עובדה היא גם שבשנות קיום המדינה היו תקופות קשות יותר מבחינה חומרית ובכל זאת היה מאזן העליה/ירידה חיובי. מכאן, שהגורם החומרי אינו הבלעדי ופעמים אפילו לא העיקרי.

גם בימאות ידענו תקופות קשות ביותר, מבחינת שכר העבודה ותנאי-החיים באניות, וזמנים טובים יותר. כמו-כן היו שנים של עודף ימאים ולהיפך. במציאות לא הייתה חפיפה בין אלו לאלו. בשנות החמישים — אחרי השביתה הגדולה בשלהי 1951 — חל שיפור משמעותי במצבנו החומרי ויחד עם זאת היו אלו שנים של נשירה-המונית ללא תקדים. מסתבר שגם כאן קיים יותר מגורם בלעדי בענין זה.

**ברור שמקצוע שאינו מפרנס את עובדיו אינו יכול להיות אטרקטיבי. כאשר המאבק הוא על הלחם ועל זכויות-יסוד גם אופי המאבק נגזר מן היעדים.** המלחמה בתנאים אלו היא מרה, לפעמים נואשת והאמצעים אכזריים. כידוע, לא פסח בעבר שלב זה גם עלינו והדברים, כיום, מאחרינו (נכון לעכשיו). מאבק על איכות-חיים (על החמאה) הוא ענין שונה. כך גם צורתו והאמצעים שלו.

לאחרונה, חזרה וצפה אצלנו הבעיה של מחסור בכוח-אדם מקצועי. בדומה לתקופות מסויימות בעבר אנו עדים לצמצום במספר קציני-הים הישראליים באניותינו ולגידול — בהתאם — בחלקם היחסי של קציני-הים הזרים. יתכן שיהיו בינינו שיאמרו שאין הדבר מעלה או מוריד מבחינתנו, ואין זו בעיה שלנו. אנו, קציני-הים בישראל, מעוניינים בהגנה על זכויותינו והישגינו. נקודה.

תפיסה כזו מוטעית, לדעתי, מיסודה ולו רק בגלל כך שהיא מתעלמת מן הסיבות לתופעה. בגורמים שהביאו למצב כזה יש לנו ענין רב. הייתי אומר שאנו הגורם המעוניין ביותר בנושא תהיינה הסיבות למחסור גובר זה חוסר מצטרפים חדשים או גידול שיעור הנושרים או — סביר יותר — שני הדברים יחד, הדברים נוגעים בפירוש לכולנו והם בנפשנו.

קיים דמיון בין צמצום העליה לישראל וגידול הירידה לבין הנושא הנדון. הענין שמגלים אנשים החרדים לגורל המדינה ולעתיד הרעיון-הציוני במצב הירידה/עליה מובן ואינו טעון הרחבה. אבל, בעובדה, גם מי שדעתו נתונה רק למעגל הצר של אינטרסים אישיים בלבד אינו חי מחוץ לתחום-ההשפעה של הסיבות לתופעת צמצום העליה וגידול הירידה מן הארץ. זאת, בין אם הוא מודע לדברים, בין אם לאו. שכן, תופעה זו היא פונקציה של כל מה שקורה כאן והדברים נוגעים לכן לכל מי שחי כאן. בין יובה ובין ימאן. מכאן,

## הסכמי עבודה לשלוחות בחוף

אנו פועלים לפתיחת משא ומתן במטרה לחתום על הסכמי עבודה לשלוחות בחוף. מאחר שהיתה התנגדות שרירותית מצד הממשלה להתחיל בדיונים ענייניים לגבי חברינו הנתבים, מפקחי משרד התחבורה, המורים ומפקחי הרשות להכשרה ימית נאלצנו להפעיל סנקציות בכל אחד ממקומות העבודה האלו. אנו מקוים שנצליח לסכם בהקדם גם את תנאי העבודה של חברינו אלועל אף סירובו של המעסיק הממשלתי לפתוח הסכמי עבודה.

## מזכירות איגוד קציני הים

## ניתוב מאורגן בנמל חדרה

בהמשך מאבקנו על הובלת הפחם והסדרת תנאי עבודה מיוחדים לסוג מיוחד זה של הובלה הכרזנו על שביתת אזהרה בת 24 שעות בכל נמלי הארץ. שביתה זו, של חברינו הנתבים, היתה נגד המגמה להשתית עבודת ניתוב בלתי מאורגנת (קבלנית) בנמל חדרה. אנו נאבקים באמצעים שלרשותנו לגרום לפתיחת הסכמים ולכניסה למשא ומתן על הסכם עבודה לנתבים.

מאבק ממושך, לשכנע את ההסתדרות לפסוק לטובת תביעתנו הצודקת לאפשר השתתפותם של חברינו המפקחים בכל מכרז בחברה, על בסיס שווה ליתר העובדים.

פסיקה זו של ההסתדרות תמחוק לראשונה את המיגבלה המבישה שעמדה לפני חברינו המפקחים והתייחסה לשרותם בים כאות קלון, דבר שאין לו אחר ורע בשום חברת ספנות המטפחת את ימאיה.

פעלנו גם בשטחים אחרים כדי להשוות את תנאי עבודתם של חברינו ב'צים' ליתר העובדים והצלחתנו זו חשובה לכולנו כדי להרגיש עצמנו כאיגוד בעל אינטרס לגיטימי שאין מקפחים את חבריו בגלל היותם ימאים לשעבר ומשתייכים לאיגוד קציני הים.



## שירותי טנקרים בע"מ

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

## 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



גדל משקלו-הסגולי של גורם ההזדהות, בהתאם. **אין צריך לאמר שתנאי-סוד להזדהות הוא שותפות באחריות ומידת ההשפעה שיש להחלטות העובד על פעילותו.**

במהלך השנים האחרונות הוכחו דברים אלו במידה כזו שהם חוללו מהפכה שקטה בכל הגישה של הנדסת יצור ותכנון ופיתוח מפעלים חדשים.

דוגמא מן המציאות בנושא זה תמחיש את הדברים. לאחרונה, נבנה בארצות-הברית מפעל-על לתעשיית מכונות. המילה האחרונה של הטכנולוגיה המתקדמת. זו הייתה אמורה להיות התשובה האמריקאית להסתערות-היפנית המציפה את שוקי-העולם, כולל אלו שבארה"ב. לבית-החרושת החדש, שהיה מצויד במיטב שכלולי האוטומאציה והרובוטים למיניהם, הובאו גם מיטב העובדים. איש בשטח התמחותו. התוצאות עמדו בניגוד-קוטבי לציפיות. הכשלות היה מוחלט ומדהים. התפוקה העלובה הוציאה את המפעל מתחום הכדאיות-הכלכלית וגזרה את דין ביהח"ר להשבתה.

מקרה מסוג זה אינו ענין של מה בכך והדברים נבדקו לעומקם.

שיתוף כזה הוא תנאי לכל צעד קדימה. רק במקומות שבהם הושגה הבנה הודית נרשמו הישגים והתקדמות. מאפיין נוסף הוא שהחלוקה בין מצדדים ומתנגדים לרעיונות חדשים אינה דוקא זו המקובלת ואילו גם אלו מצויים בשני צדי המיתרס הקיים של עובדים ומעבידים. גם זה, כשלעצמו, חדש.

למרבה הפליאה היו אלו, בעבר, דוקא ההנהלות אשר גילו ענין בנושא הקשר שבין רמת-המוטיבציה לתפוקה, מטעמים מובנים שלהן. התגובות הראשונות, בטרם התפתח המחקר, הייתה בכון שירות-רוחה וסעד, יחד עם שיפור תנאי-העבודה ואיכות-החיים במפעל. חשיבותם של אלו אינה יכולה להיות מוטלת בספק. ניסויים הוכיחו שעובדים נטו להעדיף מקום-עבודה נאה ומטופח על-פני מקום מואנח ודוחה בצורתו. **אפילו חרף שכר גבוה יותר.** אבל בהמשך התברר גם שבאלו בלבד אין די. העמקת המחקר העלתה שהגורם הסמוי לכאורה, המתמצא **בהזדהות העובד עם מקום-העבודה** הוא מרכיב כבד-משקל יותר מאשר שער. ועוד התברר גם שככל שרמת המפעיל וכישוריו גבוהים יותר

רוחות חדשות אלו, החדלות להיות חדשות בהדרגה, מצאו בטוי גם בכנס המדעי שנערך בחיפה בחודש מרץ תחת הכותרת "אנושות 2000". בדיונים בנושא איכות-החיים של האדם המודרני לא נפקד מקומו של ענין איכות-החיים בעבודה. אם נזכור כמה זמן מחיינו מבלה האדם בעבודה נהיה מוכרחים להסכים שרמת-חיים בבית בלבד שוב אינה יכולה לספק את דרישותיו של האדם ברזמנו, לא כל שכן את איש "דור העתיד".

מה שנכון לגבי עובדים בכלל, נכון פי כמה כשמדובר בימאים, המרותקים למקום-העבודה ימים, שבועות וחדשים. אם אכן רוצים שאנשים חדשים יבואו לעבודת הים ושהימאים הקיימים יתמידו בענף, לפחות תקופה מתקבלת על הדעת, אין מנוס מבחינה מחודשת של הנושא. **הגורם-האנושי חייב לתפוס את מקומו המתאים, לפחות כשורה בין שוים, במסגרת השיקולים והאילוצים, כבר בשלבי התכנון והתחשיב המוקדמים, הן של כלי-השיט והן של הקו ותנאי-השירות של האניה.** כשם שמגבלות טכניות (כמו זמן לתיקונים ואספנה) ודרישות השוק (כמו צרכים של לקוחות) הם גורמים שמקובל להביאם בחשבון, כאשר מתכננים לוח-הפלגות. כך נכון גם להביא בחשבון צרכים ומגבלות של הימאים האמורים לשרת בקו הנדון.

### פתיחות לשינויים

במדניות-ספנות מובהקות כבר נערכו ניסויים חדשניים בנושאי תפעול וניהול המפעל הקרוי אניה. ניסויים אלו הם על טהרת הבסיס ההתנדבותי והנכונות האישית להשתתף בהם. אני משוכנע שגם בשטח זה, החיוני לכולנו, אין אנו צריכים להשאר בעמדות-המתנה סבילות. השמירה על אופי-אנושי ותפיסה הומאנית במקצוענו אינה מלחמה על הקיום או פת-הלחם. דברים אלו הם, למרבה המזל, כבר מאחורינו. גם אופיו של מאבק כזה הוא שונה. זהו מעיקרו, מאבק הסברתי ודרכי-פעולתו הם השיכנוע והפתיחות. זוהי חתימה לשנות את שצריך לשנות ואפשר לשנות ולהשאיר על כנו את שטוב וכדאי לשמור.

המאפיין עימות מסוג כזה הוא ארמה גבוהה של שיתוף-פעולה בין הגורמים השונים, כמו נציגי-העובדים והמעבידים ואנשי האקדמיה והמחקר. שכן,

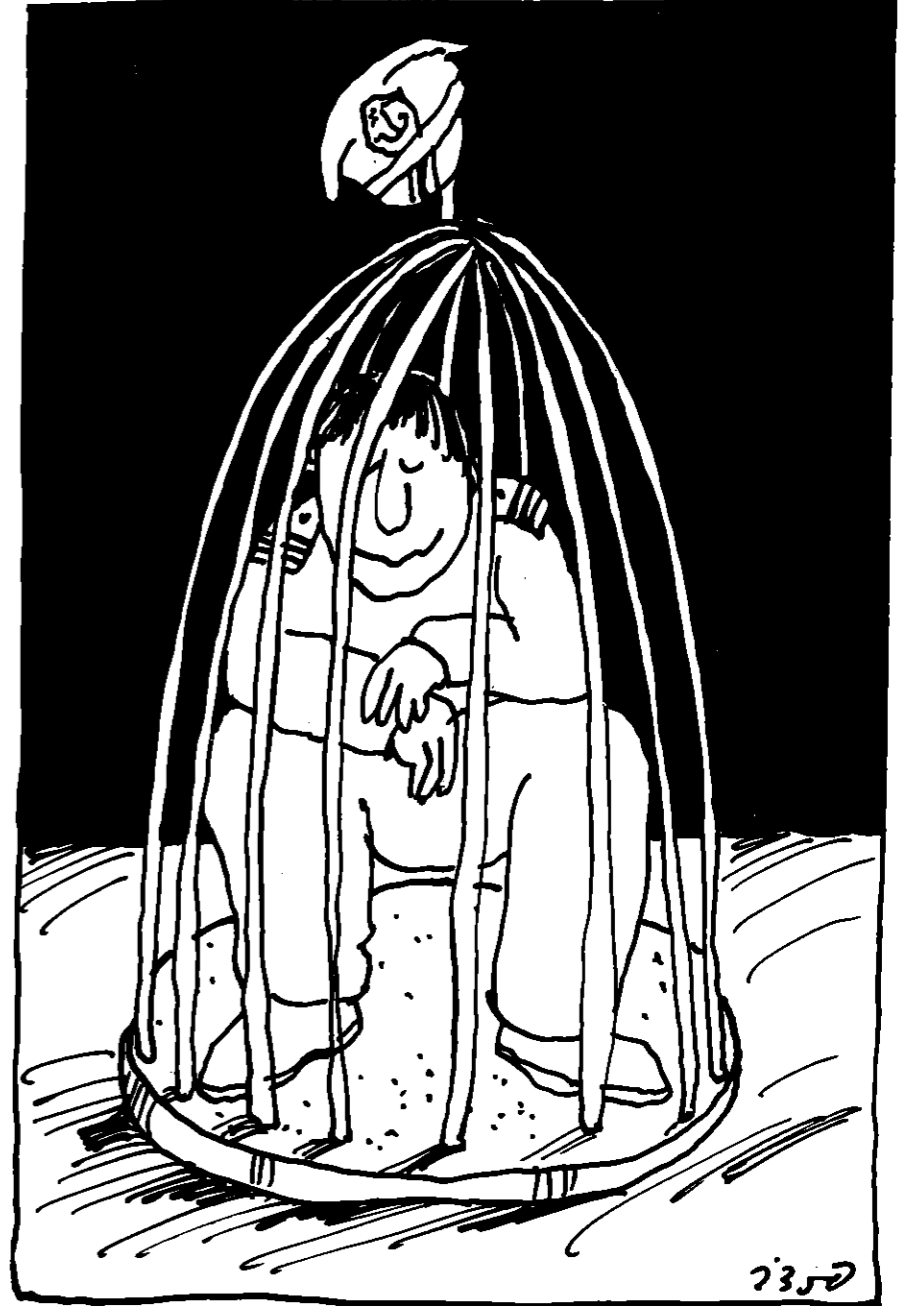
ותנאי-העבודה. אבל נכון גם שדוקא אלו שהייתי רוצה מאד לראותם בינינו, על האניות, שואלים בעיקר שאלות הנוגעות לאופי התפקידים המחכים להם, ומידת האחריות והענין בעבודה. לתפקידים מוגבלים ניתן לגייס עובדים בעלי כישורים מוגבלים. זהו נתון שטוב אם נראה אותו נכוחה, בעיניים פקוחות. עלינו להחליט מה אנו רוצים.

### ריכוזיות או פיזור?

אין בלבי כל נטיה להתעלם מן העובדה שההתפתחויות האובייקטיביות בספנות (אגב, כמו בכל ענף מתקדם) מכתיבות יתר ניהול ופיקוח מן החוף ומחייבות ריכוזיות רבה יותר. התפתחות אמצעי-הקשר גם מאפשרת זאת. זו דילמה מוכרת, העומדת בפני כל הנהלה של מערכת גדולה ומורכבת. הבעיה של ריכוזיות לעומת פיזור היא, מעיקרה, הבחירה בין שליטתו המירבית של מנהל יחיד — מוכשר ומבריק ככל שיהיה — המפעיל במיטב היעילות ובשיטות חדישות עובדים רבים חסרי הנהגה ונטולי ענין בעבודתם לבין עשית שימוש יעיל ביוזמתם, נסיונם ורצונם-הטוב של עובדים רבים ככל האפשר, על חשבון (מודע) מידה מסויימת של שליטה ופיקוח.

מאז שנותי הראשונות בים אני שב ושומע את הדיבורים אודות הצורך להכין ימאים לאניות "דור העתיד". אכן, כלי-השיט משתכללים, ההתמחות גדלה ורמת-הכישורים הנדרשת מן המפעיל עולה בהתאם. **אותו מפעיל, בעל הידע וההשכלה ההולמים את אניות "דור-העתיד" אינו בדיוק האדם המוכן להסתפק בפחות מאשר תפקיד ההולם את מה שנדרש ממנו. וזה כולל, בנוסף לתמורה-חומרית הולמת, גם (ובמקרים מסויימים אפילו בעיקר) מעמד הנראה בעיניו מתאים ומתבטא בסמכויות ובאחריות.**

הנושא הנדון אינו המצאה שלי ואינו חדש. מזה למעלה מעשור שנים מעסיק הענין את קברניטי התעשייה במדינות המפותחות. תפיסות קונבנציונאליות ישנות, שגרסו הכנת כוח-אדם למציאות החדשה בתעשייה, כנתון שאינו בר-שינוי, מפנות את מקומן לגישה חדשה, הרואה בעובד, באדם המפעיל וצרכיו, גורם אשר סביבו ובהתאם לציפיותיו צריך לתכנן את היצור.



מעשיות. ספרות-מקצועית רבה ועניפה עוסקת בסוגיה זו ולא ארחיב בנדון. אומר רק זאת. **שקיים קשר ישיר בין אופי עבודת הימאי ומעמדו במערכת-הספנות לבין מספר הפונים לעבודה בים ומה שלא פחות חשוב — איכות הפונים. כשמדובר בנשירה הקשר ברור עוד יותר.**

אינני מאמין שהקלות במכס יביאו יורדים רבים חזרה לישראל ואני מטיל ספק רב אם תנאים-חומריים לבדם מספיקים לגייס רבים ובעיקר טובים לימאות. אלו חשובים אבל אינם מספיקים. נכון שכאשר אנו באים להשיב על שאלות של מועמדים, השוקלים אפשרות עבודה בים, אנו שומעים שאלות בעיקר סביב השכר

הקברניטים והמכונאים-הראשיים החשים תסכול בגין הריכוזיות הסוגרת עליהם ומוציאה את הרוח ממפרשיהם. מצעירים, משותררי-צבא, אני שב ושומע טענות לא שהעבודה קשה מדי אלא שהיא מועטת בכמות ובעיקר באיכות; על שהתפקידים המוטלים עליהם הם חסרי אתגר ונטולי ענין בהשואה למה שעשו בצבא ובניגוד לציפיותיהם.

בנקודה זו אנו מוצאים את עצמנו בחברה טובה. לפחות גדולה. הקשר בין הענין בעבודה לפריון-העבודה ובין האחריות למוטיבציה ולתקופה הוכר והוכח זה מכבר. במדינות התעשייתיות המפותחות נערכו בנושא זה מחקרים, והפקו לקחים והוסקו מסקנות-



להם תחליף נגיע למסקנה שרק טובה יכולה לצמוח מהסדר כזה. טועה מי שחושב שרק בטובתו של הימאי מדובר יתרון כלל לא פחות ניכר עשוי לצמוח למערכת כולה מן הדבר והתוצאות בצה"ל הן רק אחת ההוכחות.

ראינו כבר גופים וארגונים אשר חוסרתחלופה, קביעות מופלגת וחשש מתאזהר כל שהיא מן הכיסא גרמו להם רעה כבירה.

כל פעם שירדתי מן הים לעבודה בחוף -- מטעמים שבין ימאים למותר להרחיב עליהם את הדיבור -- עשיתי זאת ברגשות מעורבים. כך גם כל אימת שחזרתי להפליג בים. ידוע לי שאינני בודד בענין זה.

במאבקנו, בראשית דרכנו כאיגוד מקצועי, בשנות החמישים הראשונות (ליצוג נבחר ומוסדות משלנו) פיגרנו אחרי עמיתינו במדינות המפותחות, ב-20-30 שנה, מסיבות היסטוריות ידועות.

**אין כל הכרח ושום צידוק שנפגד כיום, אחי עמיתינו בעולם, בחתימה לשמירת האופי האנושי של מקצוענו.** אם כך ננהג -- לא בלבד שלא נגרם כל נזק לענף הספנות, עליו אנו יושבים ולא נעכב את התפתחותו אלא, אדרבא, נהיה את הגורם המתקדם והחלוצי ביותר בספנות הישראלית.

**לסירוגין.** הקושי של כל אלו, אשר יכלו להוות פתרון מצוין לחלק מבעיית המחסור בקציני-ים, הוא שהם נאלצים לבחור באחת משתי האפשרויות. מאחר ואינם מוכנים לנטוש את מקום העבודה בו הסתדרו בחוף אין להם ברירה אלא לותר על הרעיון של שיבה (זמנית) לים. ההפסד הוא שלהם ושל הענף כולו.

המאפיין את הימאות בת-זמננו הוא שמעטים הימאים המוכנים לראות בעבודה בים ג'וב לכל החיים. אבל, רבים מבין הימאים, שהצליחו בשלב זה או אחר של קידום המקצועי להסתדר בתפקיד בחוף, היו שמחים לאפשרות לשוב, מפעם לפעם, לתקופה זו או אחרת, להפליג בים. במערכת מסדר גודל של הספנות בישראל, אשר ביחס למשק המדינה היא מן הגדולות, ניתן גם ניתן למצוא פתרון ולו חלקי לבעיה.

עשרות ומאות משרות מצויות במערך החופי של הספנות בישראל, חלק ניכר ממשרות אלו מתאים, מעצם טבעו, לאיוש בימאים המעוניינים, או נאלצים, לעשות זמן מסוים בחוף. זהו מאגר גדול בכמותו וחשוב באיכותו.

**הסדר רוטציה, לפחות בחלק מן המשרות, היה יכול למנוע נשירה של רבים וטובים.** לא כל התפקידים בחוף מתאימים לכל ימאי. זה ברור. אבל אם נקבל את הגירסה שאין אנשים שאין

שנושא רשימה זו נכון (במידה והוא נכון) לגבי עובדי החוף בספנות לא פחות מאשר הוא נכון לגבינו -- קצינים ודירוגים כאחד. ההתייחסות במקרה זה נובעת מן האכסניה - בטאון איגוד קציני-ים.

אני מודע לעובדה שנושא רשימתי הוא ענין שנוי במחלוקת. אני גם נותן לעצמי דין וחשבון שאין תשובה חד משמעית לשאלות שהעליתי. אני מודה שכונתי היא "פרובוקטיבית" ומטרתה להקשות עלינו -- אם לא למנוע מאתנו -- להרדם בהתייחסותנו לענין שהוא לדעתי בנפשנו.

### רוטציה בעבודה ימית וחופית

ולסיכום, שוב, המחסור בקציני-ים לאניותינו. עשרות ומאות ימאים -- לשעבר מצויים כיום בתפקידי-חוף שונים. חלקם הניכר בתפקידי-חוף בספנות. **לפחות רבים מהם היו מוכנים ואף מעוניינים לשוב לעבודה בים, לתקופה זו או אחרת, אילו ניתן להם לשלב עבודה בים עם תפקיד בחוף,**

נציגי העובדים למהלכים אלו לא פחות מן המעבידים והעולם האקדמי

### מוטיבציה והזדהות גבוהים

בישראל נרשמו הצלחות ניכרות בשטחים שונים. ההישגים המרשימים ביותר הושגו דוקא בשטחים בהם נמצאה ההעזה לבחור בדרכים מקוריות ובלתי שגרתיות בחקלאות ובבטחון. מן הראוי אפוא לבחון את המיוחד והמאפיין בדברים אלו. מיותר לחזור על שגיאות של אחרים ולא מיותר ללמוד מהישגים והצלחות.

מן הימים הראשונים של ההתיישבות החקלאית (עד ליזמן האחרון) נוהלו כל עניני החקלאות, בכל המישורים, ע"י אנשים שבאו מן הסקטור-החקלאי. במרבית המקרים חזרו הפעילים אל משקם החקלאי בתום הקדנציה. אבל הצד המקורי והמיוחד בחקלאות היה ארגונו של הענף ויחסי-היצור בתוכו, לא בלי קשר לנאמר לעיל. מומחי-יצור בארץ ובעולם הבחינו כבר מזמן בקשר הקיים בין רמת-התפוקה הגבוהה בעולם (!) לבין צורות הארגון והניהול המיוחדות של החקלאות-השיתופית בישראל.

בצה"ל הונהגה הרוטציה מימיו הראשונים. עקרון זה נשמר ומתקיים בקפדנות כל השנים. הקידום בצה"ל מתקיים בדרך כלל מן השדה. מן הדרג-המתסער, אל תפקידי המטה והמינהל. שום מפקד בכיר בצה"ל לא בא מן האקדמיה או מן המינהל אלא להפך -- מפקדי-שדה מצטיינים קודמו לעמדות מטה דרך האקדמיה.

המטכ"ל של צה"ל מאויש במצטיינים מכל זרועותיו, שבאו מן הדרג הלוחם. קידום מפקדים וטיפוחם הוא נכס שערכו מוכר ומוכח. אבל גם את החייל אין שוכחים בצה"ל. אפילו אינו יודע עדיין קרוא וכתוב. גם זאת כדאי לזכור. מטעמים אלו הצבא הישראלי הוא צבא חלש למדי כשמדובר במצעדים ובמסדרים ואין כמוהו לעת לחימה. שוב, מוטיבציה והזדהות גבוהים, כפועל-יוצא של היחס לאדם.

כל שנאמר לעיל אין בולא כלום מן הויכוח הטפל מה -- או מי -- חשוב יותר-המערכת-הימית או החופי. זיכור כזה, כמו הויכוח מי חשוב יותר, הסיפון או המכונה, דומה ברמתו לשאלה מה חשוב יותר: מזון או משקה. מספיק שהעדר אחד מן השניים הוא קטלני כדי לבטל כל ענין בויכוח. אני משוכנע גם

אדרבא, גדל המשקל-הסגולי, המצטבר בידיו של כל מפעיל ומפעיל.

**אניות שתופעלנה במידת ריכוזיות מופרזת מן החוף ותנוהלנה באמצעי שלט-ירחוק מן המשרד-הראשי, שלא תפקודנה נמלים או, גרוע מכך, תשהינה בנמל רק מספר שעות מספיק לטרטר את הצוות ולהוציאו משווי-המשקל, שמידת האוטומציה והמיכשור עברו את הגבול הדק המבדיל בין יעילות ל"חופש" מכל פעילות, לאניות כאלו -- הבה נראה נכוחה -- לא ימצאו קופצים רבים ואלו שיבואו -- לפחות הטובים -- ימהרו לנטוש את ה"שימון-הרוחני הצף" בהקדם.**

דוגמא בנדון, דוקא בכון הנכון, יכול לשמש המקרה הבא. ביום שלפני ערב פסח עמדה "ציס-קליפורניה" להפליג מנמל-חיפה. בהתיעצות קצרה, במסגרת הנהלת-הקו, הוחלט, בו במקום, להשאיר את האניה -- העומדת לצאת למסע ארוך -- בנמל-הבית עד אחרי סדר-פסח. מקרה זה, שבקו-המכולות אינו יוצא דופן, מסביר את היחסים המיוחדים (לטובה) השוררים בין המשרד לאניה, בדרך כלל. מערכת-יחסים זו היא למיטב הערכתי, פועל יוצא של הרוטציה הנהוגה במסגרת הקו והיא לטובתנו. דוגמאות הפוכות ניתן גם ניתן להביא אבל נסתפק בזו, החיובית (למה להראות "שלילי...")

אין ספק שאנו מצדנו חייבים לרשום זאת לפנינו. כמקדמה הראויה לתמורה, בחשבון חובה/זכות של רצון טוב.

בעבר ידענו את המונח "אניות-מתים" מן הבחינה החומרית. צריך למנוע תופעה של "אניות-מתים" מן ההיבט הנפשי. אני יודע שרבים וטובים נוטים לראות בדברי כפירה בעיקר, כעומדים כביכול בנגוד לקידמה. יהיו שיקבלו זאת כנוסטלגיה שעבר זמנה וכגעגועים ל"ימים טובים" שלא ישובו. לאלו יש לי חדשות. לא דובים ולא יער!

אדרבא, נהפוך הוא. נושא הרשימה אינו מעוגן בעבר אלא דוקא שייך כולו לעתיד. אני מצטער להודות גם שאין מדובר ברעיון מקורי שלי ואינני טוען ל"זכות-יוצרים". אני רק מצאתי בחומר הנדון חיזוק וביסוס לתפיסתי בנדון ושמחתי עליו כמוצא של רב. כיום, עוסקים בנושאים אלו מיטב מכוני-המחקר השימושי והבסיסי-אקדמי, מזה למעלה מעשור שנים. כמו במחקר אחר לא כל הניסויים עלו יפה ולא כל ההנחות נמצאו ישימות. זה טיבו של כל ניסיון חדש. במרבית המקרים שותפים

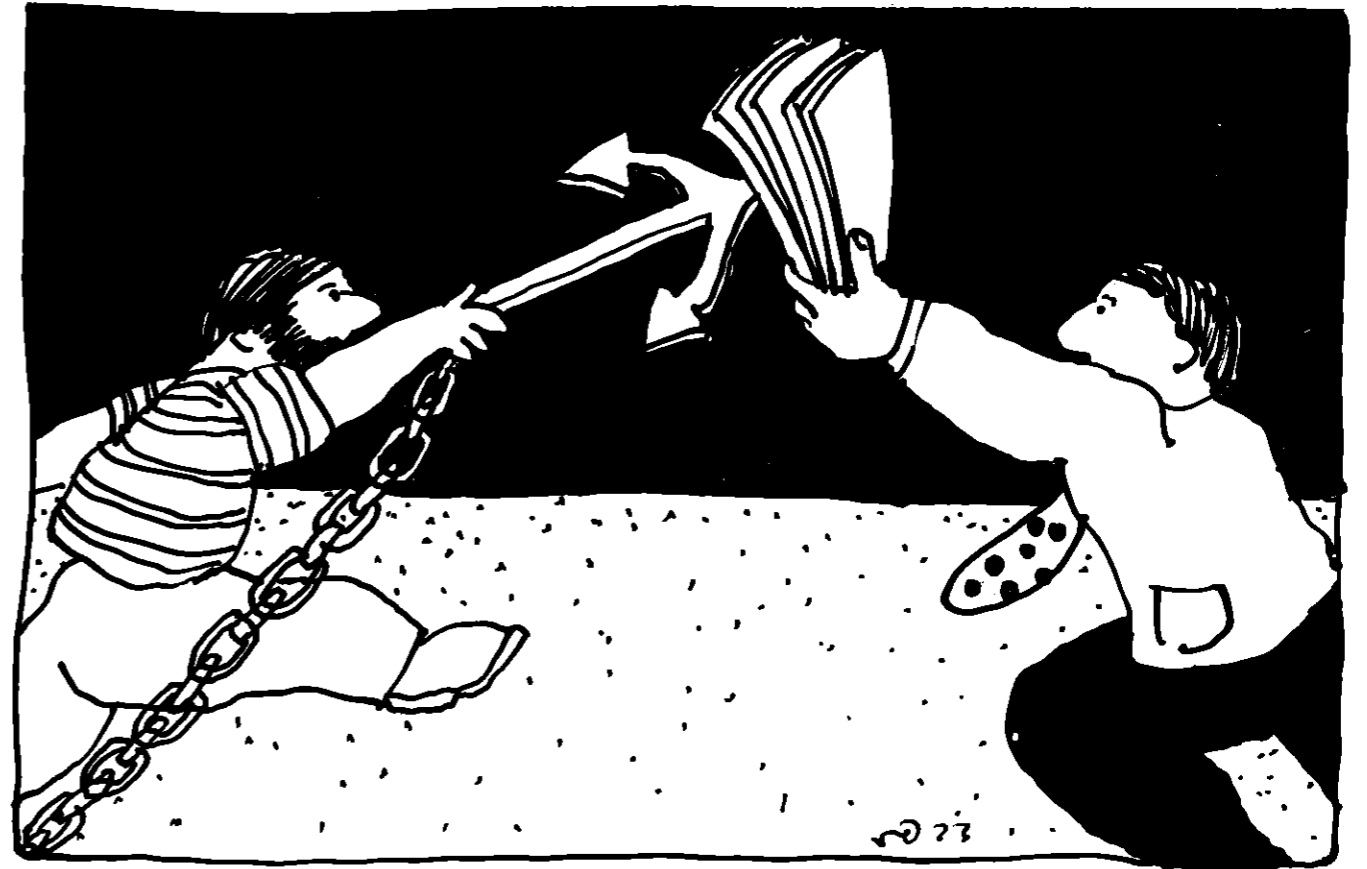
המסקנות שפורסמו בהרחבה בכל כלי-התקשורת, מענינות מאד כשלעצמן וראויות גם ראויות לתשומת-לב כולנו. מה שהתברר (בקיצור נמרץ) הוא שדוקא הקידמה-הטכנולוגית המפליגה -- שאמורה היתה, לכאורה, להקפיץ את המפעל לעידן חדש, "דור-העתיד", היא היא שהייתה בעוכריו. הסתבר שמתכנני המפעל עברו, בלי משים, את אותו גבול דק, בלתי נראה, של אוטומציה ומיכון, אשר מעבר לו שוררים השממון והריקנות. מנקודת ראותם ותחושתם של המפעילים

בוני-המפעל ומתכנניו נכנסו -- בלי שירגישו בכך -- למילכוד שהמיט שואה על מעשי-ידיהם. שכן, למערכת טכנולוגית חדישה כזו דאגו, כמובן, להכין גם, בעוד מועד, "דור עתיד של עובדים". מפעילים אלו נבדלו מאד מן הדורות הקודמים של פועלי תעשיית המכוניות. השכלתם, רמת-כישוריהם וכל חינוכם הביאו איתם, בנוסף לידע ולמומנות, גם לרמת-ציפיות שעמדה בסתירה לכל מה שתוכנן עבורם וקוממה אותם נגד מקום-עבודתם החדש והחדש. צורת התנגדותם הייתה שונה, אמנם, מזו של אבותיהם -- הם לא יצאו לשביתות והפגנות ולא עלו על מתרסים -- אבל התוצאות (כמה חשובות התוצאות!) היו תמורות לא פחות ואולי אפילו קטלניות יותר, אם לשפוט לאור העובדה שהמפעל נסגר לתקופה ארוכה -- עד שיותאם למסקנות שהוסקו מן האירוע -- ולאור הסכומים שירדו לטמיון סביב הפרשה.

### "שימון רוחני צף"

אנו איננו עוסקים ביצור מכוניות, כידוע (אנו רק מובילים מכוניות). המשותף לספנות ולתעשיית-המכוניות הוא גורם מכריע -- אולי המכריע ביותר -- והוא שאת שני הענפים מפעילים בני-אדם. אין הכרח אובייקטיבי שכל ענף ישלם דמי-לימוד, לפעמים גבוהים ולעתים כבדים מנשוא, בנושאים משותפים.

**קו-היצור של הספנות זו הימאות.** כמו בתעשיות אחרות, עתירות הן וידע (גם ידע!) חלו וחלות בענף התפתחותיות משמעותיות. בדומה לכל שאר הענפים היצרניים גם האניות מופעלות (ובעתיד הנראה לעין אף תופעלנה) ע"י יצורי-אנוש. ככל שמתפתח ענף מסוים קטן מספרם של העובדים ליחידת-תפוקה, בהתאם. אבל לא קטן כלל חלקן ומידת-חיבתו של האדם המפעיל.



# איגוד מקצועי ושינויים אירגוניים באניות

מאת: מ/ר שלמה אלימור

מספר נסיונות לשינויים אירגוניים שנעשו ע"י חברת "צים" נכשלו ברובם. נראה לי שזאת הוכחה ברורה שאין סיכוי הצלחה לשום שינוי אירגוני שאיננו על דעת העובדים ובשיתוף נציגיהם, דבר ש"צים" למדה באחרונה בדרך הקשה. ברצוני להדגיש שלמעשה יש הבדל בין צורת פעילותו של איגוד מקצועי שותף להחלטות, לבין תגובתו כאשר איננו מעורב. באופן טבעי הוא רואה בשינוי מגמה שעלולה לפגוע ברווחתם של חבריו.

אנו נשארים איגודים מקצועיים החייבים לטפל בבעיותיו של כל איש צוות ולעסוק בשילובו של חבר בעבודה, גם כאשר איננו מדביק את הטכנולוגיה

נראה לנו שבישראל אין יודעים כיצד לסווג איגוד מקצועי ולהגדיר תפקידו במערכת יחסי העבודה. קיימת סיסמה של אי התערבות בניהול, דבר המכתיב בהכרח התנגדות מצד האיגודים בהיותם בלתי מעורבים בתהליך קבלת ההחלטות של ההנהלה. לעומת זאת, ניתן לומר, שבעולם הקרוי "מערבי" ישנה מסורת למידת מעורבות האיגוד המקצועי בתהליך קבלת החלטות, דבר המבטיח לדעתי את הצלחה בשלבי הביצוע.

אנו רואים את שיתוף הפעולה בין איגודים והנהלות כחלק מיחסי עבודה בריאים, המבטיחים פעילות מוצלחת יותר מאשר במצב בו האיגודים עומדים מנגד.

בתנאי שלא יקופח חלקנו בתמורה. קיימת לגבינו בעיה פיסקלית המונעת מהעובדים לקבל את חלקם היחסי ברווחים, הנובעים ישירות מהתייעלות ומאמץ יתר.

כל תוספת לשכר הפכה לבלתי משמעותית במדיניות המס הקיימת, דבר שלא מעודד במיוחד רצון למאמץ יתר. כאשר אנו נשאלים על עמדתנו לגבי שינויים אירגוניים — תשובתנו היא חיובית.

בדברנו על שינויים כאלה, אנו מדברים על ספנות לאומית. אלה שאינם רוצים זאת, גם אין להם ענין בשום שינוי כאשר מאגר כח אדם זול עומד לרשותם בעולם השלישי. למעשה, גם מצב זה, של השגת כח עבודה זול לתפעול אניות, לא יעמוד לאורך זמן בהתחשב באילוצים המופעלים ע"י מדיניות העולם השלישי בנושא ההובלה הימית, אם בצורה אדמיניסטרטיבית או פוליטית ואם במגמה של בניית ציים עצמאיים וניצול היתרון שבכח העבודה הזול של עצמם. אין ספק שמדינות המערב, המפעילות צי-סוחר, תאלצנה להתייעל אם הפצות חיים הן, ומתפקידם של האיגודים המקצועיים לסייע בכך.

כאשר אנו מדברים על ספנות ישראלית, כוונתנו בעיקר לחברת "צים", הגדולה והדומיננטית, שלה החובה וגם היכולת להכנס באופן נמרץ לשינויים אירגוניים שיבטיחו קיום ספנות לאומית.

מקובלים עלינו דברי המומחים שאין טעם לעסוק באניה כיחידה או בצוי אניות בכללותו, כאשר המערכת כולה, הניהולית והתפעולית, לא נערכת לכך.

נסיונות שנעשו בעבר על דגם מצומצם של אניה, נדונו לכשלון מתחילתם, כאשר חברת "צים" עצמה מנוהלת לפי תפיסה אירגונית נוגדת.

לדוגמא, ברצוני להדגיש, תופעה מקובלת בציים אחרים המאפשרת לאניה מידה רחבה של ניהול עצמי לעומת הגישה הצנטרליסטית של "צים", המטפחת מחלקות ומרכזי כח האחראים לכל הנושא של תפעול האניה. גישה זו (כדוגמת המחלקה של פיקוח על המשק) איננה רק מנפחת מנגנון חופי אלא גם מעודדת טיפוח בצוות כלי השיט וקובעת חלוקת פונקציות בצורה בלתי יעילה ולעתים מתסכלת לגבי מפעילי האניה. לפחות לגבי כלי השיט לא יתכנו שינויים אירגוניים שלא יתבססו על יתר עצמאות ועל ניהול עצמי רחב יותר.

אנו, כאיגודים, לא נעודד שום שינויים אירגוניים שלא מבוססים על

העשרת תפקידי הימאים אלא על צמצום באנשי צוות של האניה ובניפוח מקביל של מרכזי כח במנגנון החופי של החברה.

בנוסף לחוסר ההגיון הכלכלי שבגישה זו ניתן להצביע על ירידה במוטיבציות התפקודיות של אנשי הצוות על האניה, כאשר תפקידם מרוקן מכל תוכן, בכל דרגי התפקוד. ניתן לומר שחוסר מוטיבציה היא מרשם בדוק לכשלונו של כל נסיון אירגוני.

ברצוני להתייחס במידה רבה של חוסר רצינות לאותן חברות ספנות שלא חידשו את ציים מזה 20 שנה, אך מדברות רמה על שינויים אירגוניים וטכנולוגיים.

אנו, איגודי הימאים, בנויים בצורה כזאת שביכולתנו להסתגל לשינויים לעומת השיטה של איגוד מקצועי לכל סוג של תפקוד על כלי השיט.

## שינויים במערכת החופית

שיטה של ייצוג לכל מקצוע ימי ע"י איגוד נפרד, הקיימת במספר ארצות אירופאיות, אינה מאפשרת שינויים

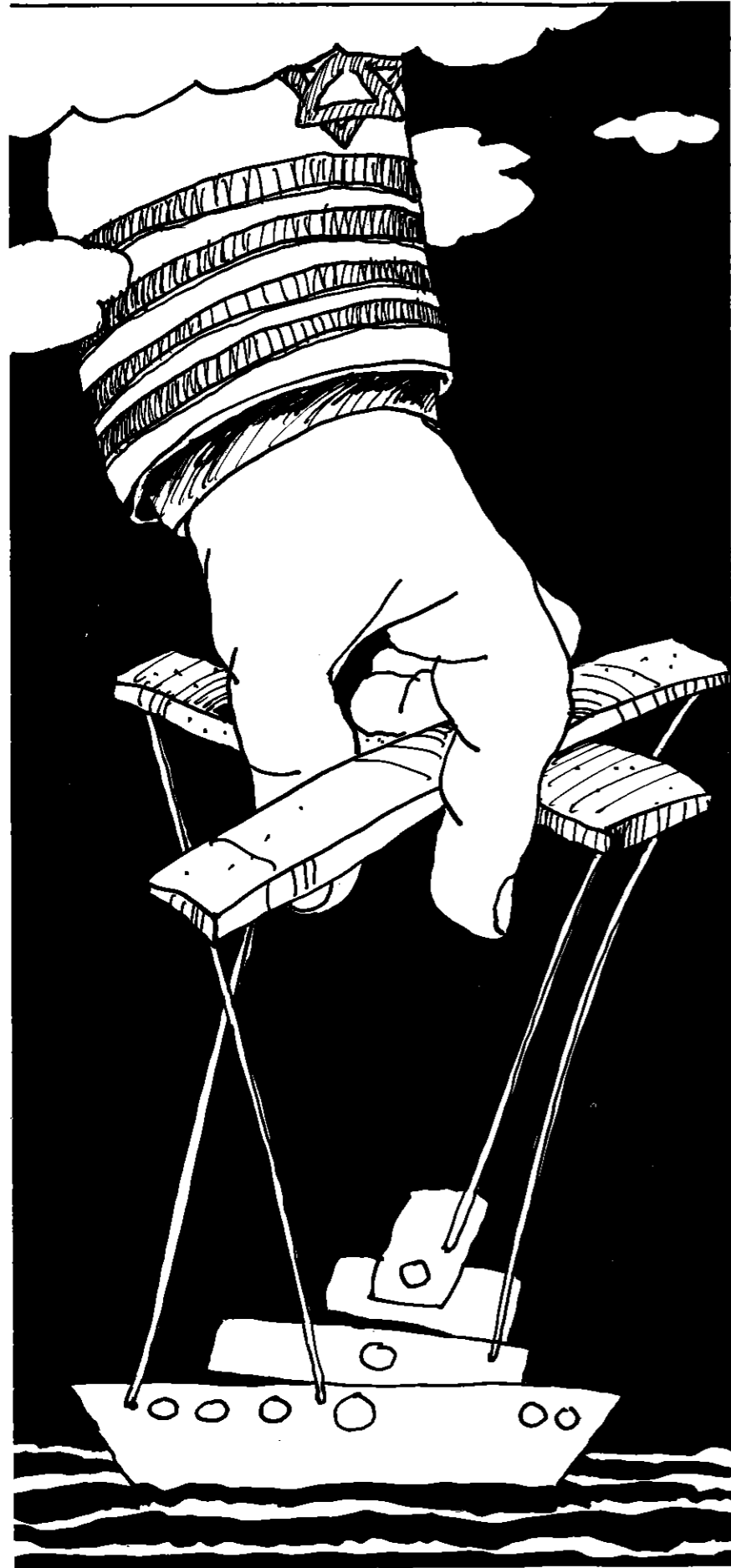
בעצם התנגדותם של גופים אלה להתחלף בתור מייצגים של בעלי מקצוע שתפקודם על האניה ניתן לשינוי בהתייחסות לטכנולוגיה החדשה.

המבנה הבלתי קשיח של איגוד קציני הים מאפשר ייצוג תחת אותו גג אירגוני לכל סוג של בעלי תפקידים ושום שינוי לא מאיים על האיגוד עצמו, כאירגון המייצג בעלי מקצועות שונים על כלי השיט.

אנחנו משתפים פעולה מרצון עם כל חברת ספנות שברצונה לייעל את העבודה באניותיה בתנאי שאין הדבר פוגע בצורה בלתי נסבלת ברווחתם של חברינו ומתגלה רצון כן להתחלק בפירות ההתייעלות עם יתר אנשי הצוות עליהם מוטלים תפקידים נוספים.

אנחנו בישראל הגענו לצמצום צוותות די משמעותי בכלי שיט חדישים אך לא עשינו דבר בכיוון של שינוי אירגוני, הכולל את המערכת הספנותית בכללותה. שינויים מסוג זה אפשריים כאשר הממסד הממשלתי יראה את צי הסוחר הלאומי כענף כלכלי מועדף, לפחות באותה מידה כיתר ענפי היצוא.





# רבי החובל שני לאלוהים!

מאת ג.א. קרדינג

(עפ"י "פיירפלי", אוגוסט 1981)

בעבר (הלא כל כך רחוק!) כאשר רב החובל קוק פיקד על "דיסקוור", הוא לבטח היה שני לאלוהים. כיום, כל הצוערים השאפתניים, המצטרפים לאניתם הראשונה, חולמים על היום בו יחבשו את כובע הקברניט, המוזהב, בוויית רבת השיבות על פדותם, כשלנגד עיניהם אותם ימים רחוקים ורבי תהילה. אולם נשאלת השאלה: מה מחירה של אותה תהילה כיום?

א/מ "אינטרפיד", אנית צובר שעל תורנה מתנופף דגל ליברי, מפליגה תחת פיקודו של רב-חובל קוק המודרני. דגל הנוחות הליברי הופך אותה לבלתי אהודה, כמעט על כולם. איגודי הימאים קובלים על אובדן הכנסה מדמי חבר, האומות הימיות על אובדן הכנסה ממיסים והליבריים עצמם מהדימוי העלוב של רמה מקצועית ובטיחותית נמוכה המתלווה בדרך כלל אל דיגלם הלאומי.

במצב זה מוצא עצמו רב-החובל קוק מוצף בחוקים המדריכים את ציוותו הבלתי מאוגד, התקפים במים החופיים, שנחקקו על ידי הממשלה הליברית והמחייבים את כל האניות. אם יתעלם מאחד מהם, דמו בראשו. בעליה של "אינטרפיד" הם במידה מסוימת חסויים, אולם מעסיקו של רב-החובל קוק היא הסוכנות המנהלת את האניה מהונג קונג ומספקת גם את יתר אנשי הצוות. מטעמה גם יוצא ספר הוראות החברה, התנ"ך לו חייב לסגוד רב-החובל קוק באם רצונו לשמור על מקום עבודתו. מחוץ למכונאי הראשי האנגלי, הקצינים הם סינים, הדירוגים קוריאניים והתקשורת באניה מתנהלת באנגלית עילגת.

# בלעדי לבנק הפועלים!



השקעה משולבת במטבע חוץ המתעדכנת בהתאם לשינויים בשערי החליפין.

חבנית זו מציעה לך השקעה במטבעות חרוץ המבוקשים ביותר תוך שמירת על יחסים אוטומטיים בין המטבעות השונים. מומחי בנק הפועלים יעדיכנו את השקעתך וישנו את היחסים בין סוגי המטבעות בהתאם לשינויים בשערי החליפין. כך שסיכויי הרווח שלך גדלים באופן משמעותי. זוהי השקעה עם אבצע על הדופק.

כספך אינו מופקד לחקופה מוגדרת מראש ואחראי תוכל לממשו בכל עת שתודיקק לך. תוכל אף ליהנות מריבית על כספך אם תחזיק 20 יחידות יותר של מקבץ נייד.

פרטים נוספים בכל סניפי בנק הפועלים.

# בוא לגדול אתנו. בנק הפועלים

**ינור שרותי ים בע"מ**

כתובתנו:  
רח' המגינים 53 בית רסקו  
ת.ד. 33972 חיפה 31339

מספרי הטלפון  
במשרדנו הראשי בחיפה הם:  
04-523281-2-3

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

כח העבודה הימי צריך לקבל עידודים גדולים יותר (בעיקר בתפקידים הבכירים) כדי ליצור יותר אטרקטיביות להמשיך במקצוע בלתי קונבנציונלי שהופך להיות פחות ופחות כדאי כלכלית לגבי הקצונה הבכירה שהכנסתה נשחקת בעקבות מיסוי גבוה מדי.

מדינת ישראל חייבת לפתח ספנות בגלל מצבה הגיאופוליטי ואנחנו, האיגודים, רוצים לשתף פעולה עם החברות ועם הממשלה ליצירת תשתית ספנותית רחבה. מיותר להדגיש שהננו בעלי אינטרס ראשון במעלה.

המקצוע הימי, לגבי מרביתנו, אינו עיסוק לכל החיים ויש לכן צורך לאפשר קליטתם של בעלי מקצוע ימי ברוב התפקידים החופיים הקשורים בספנות, כהמשך טבעי לשנים רבות של פעילות ימית וצבירת ניסיון. תכניות לזמן ארוך יאפשרו גיוס כח אדם בעל כישורים שיראה את עתידו משולב בעבודה ימית ובתפקיד בחוף.

בתנאים אלו, תקטן במידה ניכרת הנשירה של בעלי מקצוע בשלב מוקדם מדי מהפעילות הימית ותאפשר תפקוד יעיל יותר בתנאי הלחץ שיצרה הטכנולוגיה הספנותית שלא ידענוה בעבר.

איגודים מקצועיים יוצרים, לכאורה, דיסרמוניה ובעלי כישורי ניהול נמוכים רואים בהם סכנה לסמכותם. בארצות בהן שוררת הרמוניה מוחלטת בין הממסד לאיגוד המקצועי לא מושגת תפוקה גבוהה יותר מהמקובלת בארצות המערביות, בהן תפקיד מכריע לאיגודים בכל הנוגע ליחסי עבודה. הצלחה ושגשוג כלכלי תלויים בגמישותה של מערכת וביכולתה להשתנות בהתאם לצרכים וזאת ע"י השגת קונצנזוס בין כל בעלי האינטרסים.

האיגודים המקצועיים הינם כאמור בעלי אינטרסים לגיטימיים אך יחד עם זאת בעלי כושר חיות ממנו נובע גם רצונם לשתף פעולה בתהליכים הכרחיים.

(תקציר מדברים שנאמרו, על דעת שני איגודי הימאים, ביום עיון שהוקדש לנושא "אירגון אניות").





האניה חכורה חכירת זמן לטווח ארוך והבעלים הממונים, עקב המיתון הכלכלי וחוסר תעסוקה לאניה, החכירה חכירת משנה — לזמן קצר — לצד שלישי, כשהאחרונים החכירה למסע אחד לגוף נוסף לפי תנאי החוזה. כל אחד מצידו צייד את רב-החובל קוק בטיפסי חכירה מתאימים, בהם מפורטות דרישותיהם השונות, שאף נוגדות בחלקן זו את זו. על פיהן יצטרך רב החובל קוק לפעול במהלך ההפלגה.

### במרחק מברק אחד בלבד

באם כל זה נראה מגוחך ולכאורה לאחר שהאניה יוצאת לים אף אחד מהחוקים דלעיל איננו תקף — ורק חוקיו של רב-החובל קוק שולטים ברמה — הרי מעשה שטן, מרקוני המציא את הרדיו שהלך והשתכלל עם השנים כך שה"אינטרפיד" נשארה תמיד במרחק מברק אחד בלבד, ואם משמעות הדבר היא שרב-החובל קוק יכול באמצעותו לשלוח פרחים ליום הולדתה של אשתו, יכול גם כל אחד להשיגו בכל עת.

היות והדור הנוכחי הוא דור הפרסומות, חדרה זו האחרונה גם לעצם תפקודי רב-החובל אחד מ"נערי הפלא" של הפרסומות הצליח לשכנע את החוכר שלא כדאי לסמוך כיום על נסיונו של רב החובל בלבד, שכן אניות רבות נקלעות עדיין לתנאי מזג אוויר קיצוניים הגורמים נזקים למטען ואובדן זמן הכרוך בהתמודדות במזג האוויר.

תמורת תעריף "מתון", יכול החוכר לחסוך זמן וכסף ע"י שימוש במחשב של אותו יועץ. באם אמת טבע ומזג האוויר יתנהגו בהתאם לתחזיותיו בזאת כבר יווכחו אלו המפליגים בים. משמעות הדבר, שכעת איזה "ילד פלא" יאמר לרב-החובל להיכן להשיט את אניתו. "אינטרפיד", כשבביטנה מי נטל בלבד, שטה לעבר יעדה: פורט דיבלו (נמל השד), שם, עד כמה שדווח לרב-חובל קוק, תטען מלוא הקיבולת פוספאטים. מאחר שהמחשב הכזיב נקלע רב-החובל קוק לערפל סמיך ורטוב למשך כל ההפלגה שהיתה ארוכה, משעממת וחסרת אירועים. קביעת מיקום האניה היה מקרי, דבר שהפך את מציאת המצוף שלפתח הנמל ליותר עניין של מזל מאשר שיקול נכון. לפי הסימון על המפה הנתב אמור לעלות לאניה ליד אותו מצוף, עד כאן הכל כשורה, מחוץ לעובדה שהנתב

### משחק ההמתנה

לפי החוק המקומי, לרב-החובל אסור להיכנס עם אניתו לנמל ללא נתב. לכן, לאחר שיטוט עקר ושריפת דלק מיותרת, החליט רב-החובל קוק לעגון. הזמן היקר שנחסך ע"י המחשב החל הולך ואוזל, ומשחק ההמתנה החל. קריאות חוזרות ונישנות באמצעות ה"וי.ה.אפ." נפלו על אוזן אטומה. מאחר שלא נותר דבר אחר לעשותו מזמין אליו רב-החובל קוק את המכונאי הראשי ללגימה של טרם צהרים. את הקצינים הסינים אין טעם להזמין; ממילא הם מבטלים זמנם במשחק ה"מה-ג'ונג".

עם התקרב מועד ארוחת הצהרים מופיעה — יש מאין — סירת הנתב, כשעל חרטומה ניצב מלח המנופף ידיו בדחופות. ארוחת הצהרים נשכחה, הכוסיות הורקו בחופזה, לוחות ה"מה-ג'ונג" נינטשו, רב-החובל קוק ממנה לגשר, החובל הראשון רץ לחרטום ומכונאים לחדר המכונות כדי להכין את המנוע.

הנתב, באם אי פעם ידע בכלל, שכח שהאניה איננה אוטובוס. הוא פותח בטרוניה ארוכה על שעליו להמתין מפני שרב-החובל אמור היה לדעת מתי הוא מגיע לאניה. בסופו של דבר

מודיעים מחדר המכונות שהמנוע הראשי מוכן והחובל הראשון מרים בהצלחה את העוגן. "מלוא המהירות קדימה" פוקד הנתב, כשרב-החובל קוק הרעב חוזר בקול נכאים על הפקודה.

### צעקות

ביומן גשר האניה כתוב שמפליגים תחת פיקודו של רב-החובל ועצתו של הנתב. משמעות הדבר שהנתב נותן את ההוראות ורב-החובל נוטל על עצמו את האשמה. מאחר שהנמל פתוח, חשב רב-החובל שאפשר להסתפק בגוררת אחת ומעדיף להתקשר עם הצד השמאלי לרציף. אולם אולי מפני שהנתב זוכה לחלק מדמי הגוררת מופיעות שתי גוררות והאניה נקשרת עם צידה הימני לרציף. לאחר חילופי צעקות וויכוחים נקשרות הגוררות לשביעות רצון וה"אינטרפיד" מזדחלת לאיטה לעבר הרציף. סירת העגינה מתקרבת ולאחר חילוקי דעות קטנים, אך קולניים, עם אנשי הקשירה, נקשרה סוף סוף האניה לרציף, מוכנה לטעינה.

על הרציף ממתינים נציגי מספר גופים, המחכים לעלות לאניה מיד לכשיוורד הכבש. רב-החובל קוק בוחן אותם בחשש כבד ויורד לקבל את פניהם בתאו. כשהוא טורח לפרוש על שולחנו את כל מסמכי האניה הדרושים

(ושאינם דרושים) ומוכן לכל שיגיון שלא יבוא. והנה הם באים: הסוכן, קציני ההגירה, קציני המכס, שלטונות בריאות הנמל, הבוחן מטעם החוכר, בודק המטען, רב-חובל הנמל מטעם החוכר, שמעולם לא פיקד על אניה, וימאי מטעם הגוררות, כשהאחרון מעוניין בחתימה בלבד ובמנת הסיגריות שאי אפשר בלעדיה. גם הדואר לצוות הגיע אך לא יחולק עד לגמר הליכי הכניסה לנמל. לאחר המגע עם כל אלה קשה להימנע מן המסקנה שבאם תלביש כל אדם פשוט בחליפת מדים הופך הוא מיד למעין היטלר בזעיר אנפין.

שמונה רשימות צוות נמסרות, כשכל אחד מעוניין לדעת מי נמצא באניה, למרות שלאף אחד לא ברור לשם מה אינפורמציה זו נחוצה. הצהרות הצוות נסקרות בלהיטות ע"י קצין המכס וכך גם הצהרת המטען, למרות שבאחרונה מצוין במפורש שאין באניה כל מטען.

שלטונות הבריאות בוחנים את רשימת החיסונים ואת תעודת הפטור מעכברושים, בעד שרב-החובל קוק ממלא טפסים המעידים על כך שלאחרונה לא הבחין בתמותת עכברושים יוצאת דופן ושלפי תעודת הפטור אינם קיימים למעשה באניה. כל זאת בעוד שהסוכן, רב-חובל הנמל והבודקים למיניהם שותים בשביעות רצון בולטת מהבירה של רב-החובל.

המסמכים נראים כשורה וקציני ההגירה שולפים צרור טפסי רשיונות שהיה בחוף, אותם יש למלא, להדפיס, להימסר לאנשי הצוות ולהאסף חזרה לפני ההפלגה. משימה זו מוטלת על החובל השלישי. הצהרות המכס אמנם כשורה אך קציני המכס מתעקשים לבצע חיפוש באניה כדי לוודא שברשותו של המלח קיס-סרהי יש אמנם 200 סיגריות בלבד. כדי ללוות אדונים נכבדים אלו במשימתם החשובה, נשלח החובל השני.

שלטונות הבריאות מעוניינים לבדוק את המטבח ומחסני האניה ובאותה הזדמנות לקחת גם מספר דוגמאות מזון שימושיות, כדי לבדוק באם הן עומדות בסטנדרט המקובל עליהם וכן גם את המתקנים לסילוק האשפה. החובל השלישי מפסיק להדפיס ויוצא עימם. הכל נמצא כשורה, לקים יש 200 סיגריות בלבד, אולם במחסן גילו המוכסים קפה, חוקי אמנם וגם לא כל כך יקר, אבל 6 צנצנות נחמסו.

### השלך הכל!

שלטונות הבריאות כבר סיימו את ביקורתם אולם הרופא מעוניין לבדוק פיסית את כל אנשי הצוות. השלך הכל! הצוות נאסף, הרופא בודק כל דוגמה של צלם אנוש ומכריז שכולם בריאים והדגל הצהוב המסמל מגיפה מורד

מהתורן. תוך כדי כך מסיים החובל השלישי את הדפסת רשיונות שהיה בחוף. הצוות מתפזר שוב לעבודתו וקציני ההגירה הפעלתן בודק מסמך זה, חותם מסמך אחר ולבסוף דורש לראות ממש ולוודא שהתמונה המופיעה על כל פנקס ימאי אכן דומה לבעל הפנקס ובאותה הזדמנות למסור אישית את רשיון שהיה בחוף.

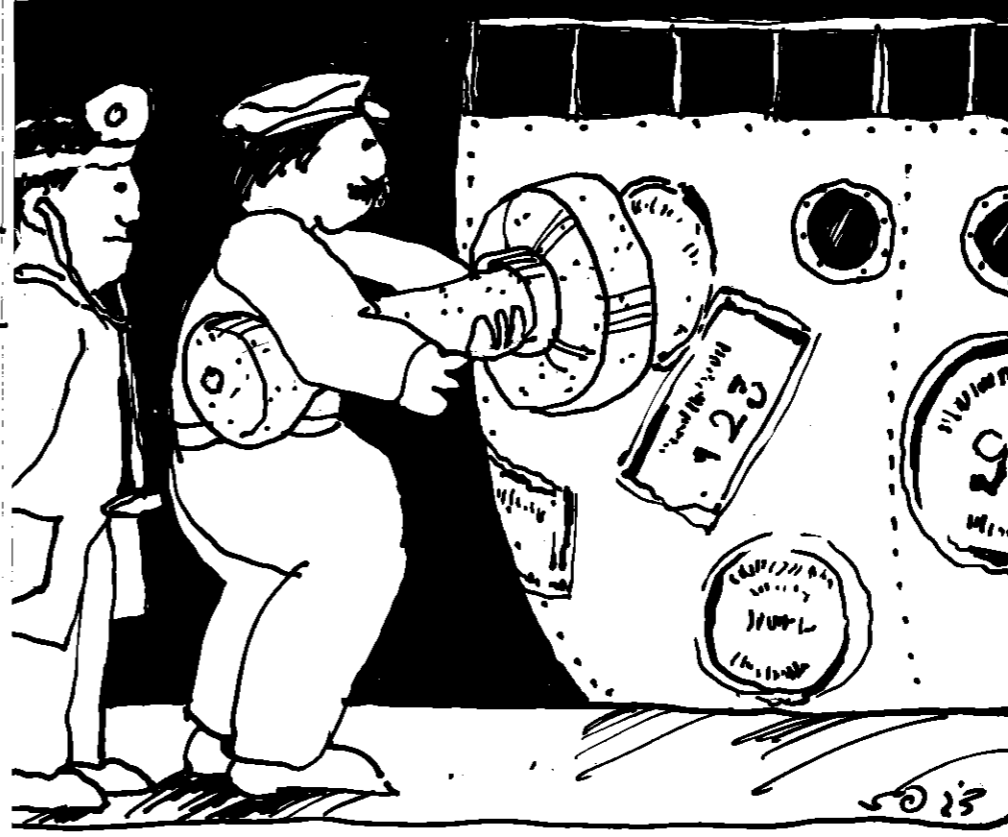
ושוב: השלך הכל! הפעילות באניה נעצרת לאפס ולאחר שקצין ההגירה מסיים חוזר הצוות בעצלתיים, עיף וממורמר מהטירטור, לעבודתו.

סוף סוף הוכרזה האניה כחופשיה. השלטונות עושים דרכם לחוף בחשיבות ובשביעות רצון עצמיים, לאחר שביצעו את מלאכת יומם כששלם הוא אמתחות מלאות בבקבוקי וויסקי וקרטונים של סיגריות אותם נתן להם רב-החובל קוק כאות של רצון שבלעדי לא היה משתחרר מציפורניהם החמדניות בקלות רבה כל כך.

רב-החובל קוק נותר כעת עם הסוכן ורב-חובל הנמל מטעם החוכר. הבוחן, שאליו נלווה החובל הראשון, מוצא את האניה כשירה מכל הבחינות לטעינה והסוורים החלו לעלות על סיפונה.

לבקשתו מקבל רב-חובל הנמל את תכנית הטעינה וכשהבעה מופעתת על פניו מודיע לרב-חובל קוק שתכנית זו חסרת תועלת, תוך פליאה על כך שרב-החובל קוק לא יודע על כך שאניתו אמורה להיטען רק חלקית בפוספאטים והנפח הנותר יושלם במטען כללי. אולם אין דבר, הבחור רב-התושיה שולף מאמתחתו תכנית אותה הכין כבר קודם ודורש שהאניה תיטען על פיה. רב-החובל קוק מערער על כך ומזמן את החובל הראשון ויחד הם בוחנים אותה ומחליטים שלא לטעון לפיה. אמנם הרעיון הכללי של התכנית עשוי להיות נכון, מחוץ לכך שהיא מתעלמת מגורמים שוליים כגון מאמצי קריעה וגזירה של גוף האניה ובטיחותה והפתרון היחיד המתבקש הוא לאפשר לחובל הראשון לעבד תכנית טעינה חדשה ושונה לחלוטין. קשה לאמר שרב-חובל הנמל מתלהב מכך, הסוורים ממתינים והרי זמן הוא כסף. רב-חובל מתעקש ולאחר כמחצית השעה תכנית הטעינה מוכנה והסוורים מתחילים לטעון.

כעת אפשר להתרווח. הדואר שחולק נקרא בלהיטות, ולאחר יומיים הטעינה נשלמה. לאחר ביקור נוסף של השלטונות הנתב עולה וה"אינטרפיד" יוצאת לדרך כשרב-החובל קוק המודרני מובטח שאותו תהליך ממתין לו שוב גם בסוף המסע הזה.



# הכשרה טרום-ימית לקציני מכונה (המכללה)

מאת: מר"ב אביטל קרביצקי

**התוכנית המוצגת כאן, מושתתת על התפיסה שהחוסר הכרוני בקציני מכונה מחייב ניסוי שיטות הכשרה וקידום חדשות, נוספות על זו הקיימת. התוכנית לפרטיה נמצאת בשלבי ההכנה הסופיים וחייבת עדין לקבל את המלצת ועדת המכונה ואת אשור המועצה להסמכת ימאים.**

הרעיון במקורו, הוצע לראשונה ע"י ר/ח י. הורוביץ (גור). תוכנית הלמודים החדשה הוכנה ע"י ד. טלמור, ואנשי אגף הספנות והותאמה ע"י פרופ. ד. פנואלי. עקב שנויים בגישה עברה התוכנית מספר גלגולים נוספים עד לצורתה העכשווית, המוצגת כאן.

אין היא באה במקום השיטה הקיימת, אלא מקבילה לה, ומכוונת לקלוט את אותם המועמדים אשר עבורם היא מתאימה יותר.

## המצב בארצות אחרות

במרבית הארצות הימיות באירופה המערבית, נוצרו בשנים האחרונות שינויים מהותיים בגישה לנושא הכשרת הימאים. דבר זה נובע מן הצורך להתאים את ההכשרה הימית להתפתחויות החברתיות, הטכנולוגיות והחינוכיות בחוף.

התפתחויות אלו, במישור החברתי, הן: יתר מודעות לבעיות חברתיות, שינויים בגישה הכללית כלפי המקצועות הימיים וחיי הים, שאיפה גוברת להשכלה גבוהה יותר מבעבר, לחץ מצד ה"חוף" לקיצור הזמן הימי הממוצע והצורך הנובע מכך להשתלבות טובה יותר במקצועות היבשתיים.

במישור הטכנולוגי, הקידמה בתע"ש ב"חוף" לא פסחה על הצד הימי וגרמה להתפתחויות משמעותיות בטכנולוגיות ייצור, הפעלה, הנעה ובקרה של האניות על מתקניהן.

גם במישור ההוראה מתרחשים שינויים מהותיים במבנה מערכות החינוך: אינטגרציות מסוגים שונים, שינויים במערכות החינוך עקב השינויים החברתיים ופתיחת המערכת לשכבות רחבות יותר.

בקצרה, המאפיינים המשותפים לרוב הארצות הם:

- נכונות לניסוי ואימוץ שיטות חדשות.
- שילוב מערכת ההכשרה הימית במערכות ההכשרה המקצועית הלאומית-כללית.
- יתר התאמה והתקרבות למקצועות החופיים.
- העלאת רמת ההשכלה המקצועית והכללית.
- ראיית הוצאות ההכשרה הימית כחלק מההוצאה הלאומית הכללית להכשרה מקצועית לתעשייה.

השיטות עצמן, בארצות אלו, הן רבות ומגוונות. ברוב הארצות קיימים מספר מסלולים מקבילים המתאימים לצרכים ולאפשרויות של האוכלוסיות השונות.

נקודה נוספת, חשובה, המאפיינת את המצב בארצות אלו היא שבמערכת הלמודים, ההכשרה והקידום לא מוקצב זמן כלשהו לשרות צבאי.

לעובדה זאת יתרונות רבים: (1) האוכלוסיה המתחילה היא צעירה (עם כל המשתמע מכך); (2) רציפות בזמנים בין גמר בית-הספר לבין השרות הימי ומערכת ההכשרה המקצועית; (3) קידום לקראת הדרגות הגבוהות בגיל צעיר.

לסיכום, המצב בארצות אלו הוא: אי-קפאה על השמרים, פריצה ממשגרות החשיבה המקובלות, נכונות לנסות שיטות חדשות, מודעות לבעיות חברתיות ונכונות לבוא לקראתן לבסוף — ואולי התשתית שביסוד כל

אלו — פריצת המחסום הרואה את מקצוע הימאות כמשהו ייחודי, סגור ואפילו מיסטי במקצת, וראייתו כאחד המרכיבים המשולבים במערך הטכנולוגי הלאומי-כללי.

## התוכנית — קיום כלליים

המועמדים יהיו בוגרי בתי-ספר מקצועיים (מסמ"ת או מסמ"ר), או בוגרי בתי-ספר תיכוניים עיוניים, לאחר מכינה במקצועות מסגרות, חרטות וריתוך (ברמה המקבילה לבתי-ספר מקצועיים).

**בשלב הטרומי** יעברו המועמדים תהליכי מיון וקליטה בהתאם לרמה הנדרשת ולאחר מכן — קורס "יסודות" רגיל על "דדו". נשקלת אפשרות של הפלגה קצרה לצורך הכרת האניה, חיי הים, גיבוש ומיון סופי.

**שלב המכללה** הוא השלב העיקרי בתוכנית וכולל למודים עיוניים והכשרה מקצועית במשך כשנתיים. תקופה זו תחולק לארבעה סמסטרים. לפי הצעה אשר נבדקת עתה, יהיו סמסטרים אלו, ארבע יחידות לימוד אשר יאפשרו הן למשתתפים והן למועמדים חדשים מבחון להכנס ולצאת בשלבים השונים, במידת הצורך.

בשלב זה, ירכשו התלמידים ידע ויבחנו בו, ברמת קצין מכונות ראשון. **שרות ימי** — לוח זמנים וקידום. עם סיום שלב המכללה, יצא הבוגר לשרות באניות כדלקמן: תקופה ראשונה — 6 חדשים — צוערות. לאחר מכן, ישרת כקצין משמרת, כאשר הקידום בדרגה (שלישי, שני) יהיה מותנה בהשלמת זמן השרות הימי בלבד.

בתום תקופת שרות של כ-3 שנים, ייבחן בעל-פה ויקבל תעודת קצין מכונות ראשון.

לאחר שרות ימי נוסף — במשך 18 חדשים — יעבור קורס קצין מכונות ראשי ובחינות הסמכה.

## תנאי הלמודים

התלמידים יגורו בתנאי פנימיה ויקבלו שכר במשך זמן הלמודים. הלמודים עצמם יתקיימו במכון להכשרה ימית, על "דדו" ובבתי-מלאכה של אחד מבתי הספר הימיים או המקצועיים.

## תכנית הלמודים במכללה לימודים עיוניים

חומר הלימודים זהה — בעקרון — לזה הנלמד בשיטה הקיימת. נעשו שינויים קלים במבנה הכללי ורועננו נושאים מסוימים. עקב רציפות הלמודים נחסכו אמנם שעות הוראה, אך זמן זה נוצל להרחבת והעמקת ההוראה במקצועות "חלק ב", מתוך ההנחה שעקב החוסר בנסיון ימי מעשי — יהיו כאן נושאים אשר יחייבו הסברים רבים יותר, בהשוואה לשיטה הקיימת.

הזמן המוקצב ללימודים העיוניים — כולל מעבדות — הוא כ-2500 שעות.

## לימודים מעשיים (מיומנויות מקצועיות)

כחמש שנים (לפחות) יעברו מיום סיום ביה"ס המקצועי ועד שיעלה המועמד על האניה. (3 שנות שרות צבאי ועוד 2 שנות מכללה). עובדה זו מחייבת רענון רציני במקצועות המעשיים: מסגרות חרטות וריתוך.

בנוסף לכך, כדי להכשיר את התלמיד לעבודה מעשית ספציפית באניה, הוא ילמד מכונאות מעשית. במקצוע זה יכללו תרגילים וכן עבודות ופעולות האופייניות לחדר המכונות באניה.

עבודה מעשית זו תמשך לאורך כל זמן הלימוד במכללה. בנוסף למטרתה הראשית — שהיא חיזוק "הצד המעשי" של החניך, — תתרום תרומה חשובה ביותר לחינוכו ועמדתו הנפשית כלפי העבודה באניה.

הזמן המוקצב — כ-275 שעות.

## לימוד מערכות ("דדו")

מטרת הלימוד: הקניית הכרת חדר המכונות, על כל מרכיביו, ונסיון מעשי בהפעלתם. במלים אחרות: הכרת והפעלת מכונות, פריטי מערכות ומערכות בסיסיות כגון: מים, דלק, שמן וכו'; הכרת המערכות המשולבות כגון: מים — קרוה, כבוי אש, נטל, שאיבות חרום וכו'.

הלימוד יתבצע על "דדו" ובמהלכו יגיע החניך לרמת ביצוע עצמאית והפעלה נכונה של משאבות, מדחסים, מנועים, גנרטורים, הפעלת המערכות, ביצוע פעילויות שגרתיות ופעילויות חרום: שאיבות, העברות (טרנספר), מלוי, הרקה, כבוי אש, מערכות חלופיות למקרי תקלה וכו'.

כן ילמד החניך ויתרגל הכנת המנוע הראשי ליציאה לים, הדממת מערכות, מתקנים ומנועים, אחזקה שוטפת. הזמן המוקצב: 100 שעות.

## סימולטור (מדמה חדר בקרה של אנית מנוע אוטומטית)

לקראת תפקידו באניות החדשות, יהא על החניך להתאמן בסימולטור אשר יירכש למטרה זו. האמון יכלול:

- למוד מערכות האניה הבסיסיות.
  - הפעלה מרחוק של הפריטים השונים.
  - ביצוע פעילויות של מערכות (שאיבות וכו').
  - הכנה ליציאה לים, תמרונים, הפלגה, הדממה.
  - פתרון תקלות, בעיות מיוחדות, מצבי חרום.
- הציוד הקיים כיום בעולם, בנושא זה, הינו מתוחכם ביותר ומאפשר ביצוע מערכת אמונים רחבה ומעמיקה. זמן מוקצב — 75 שעות.

## בקורים באניות ובתעשייה

אלו יתקיימו תוך כדי הלימודים ובשילוב עם לימוד הנושאים השונים.

## קורס קצין מכונה ראשי

כאמור לעיל, יתקיים קורס קצין מכונה ראשי בנפרד מהמכללה ובמתכונת הרגילה. עקב "העמסת" חלק גדול מהלימודים העיוניים בקורס הטרנס-ימי, יקוצר קורס קצין מכונה ראשי בהשוואה לקיים עכשיו, ויעמוד על כ-750 שעות.

בקורס זה יינתנו תוספות, עדכונים, העמקה ומקצועות נוספים להרחבת הידע הכללי. כמו"כ יתורגל כאן הסימולטור ברמת ביצוע גבוהה, הכוללת מצבי חרום, הפעלה בתנאי חסכון אופטימליים, בדיקות וניתוח ביצועים וכו'.

## סיכום

תכנית זו, אמורה לנצל את היתרונות שבלימוד רצוף, הנקודות החלשות חוזקו ולדעת הח"מ — שכן יצא בהפסדן.

אם המכללה אכן תהיה אטרקטיבית לאותם מועמדים אשר אליהם היא מכוונת — ימים יגידו. בוגרי המכללה, לכשיצאו לים, יהיו מצויידים כהלכה לקראת תפקידיהם.

**כל זאת, בתנאי שיושקעו בתכנית המאמצים והאמצעים הראויים. ומעל כל אלו — יחס חיובי מצד כל הגורמים כלפי ניסוי חדשני זה.**

## תגובת המזכירות:

**המזכירות הביעה דעתה נגד שיטת הכשרה זאת שעשויה לפגוע לדעתנו בתנאי העבודה של הקצינים כאשר איננו רואים קשר בין שינוי השיטה והיכולת לגייס כח-אדם נוסף לקצונה ימית. אנו נפרסם השגותינו במשך הזמן אך בכל מקרה כונתנו לאפשר ליוזמי הרעיון להציג את העניין לפני ציבור הקצינים המפליגים, להם נוגע הדבר יותר מאשר לכל אחד אחר.**

# תכנית הקבוצות - השלכות על הקצינים

מאת: ר/ח אורי סבירסקי,  
מנהל אגף הצוות ב"צים"

זכור לכם, הוצבו שלושה יעדים עיקריים:

- טיפול אישי בעובד הים ומתן מענה לבעיותיו באמצעות "כתובת" אחת.
- שיבוץ שיווינוני, עד כמה שניתן.
- טיפול באניה בכלל ונסיון להגיע להתאמה טובה בין אנשי הצוות.

אני שמח להודמנות שניתנה לי להעלות את הנושא מעל גבי בטאון קציני הים ומביע בזאת את הוקרתי לחברי המזכירות על יוזמתם.

יותר מחצי שנה עברה מאז הפעלת תוכנית הקבוצות וראוי לשאול האם משיגה התכנית את היעדים החשובים שעבורם תוכננה ובוצעה.

אומר על הסף, שאם כי עברנו כיבדת דרך משמעותית לקראת הגשמת היעדים, עדיין לא השגנו את כל הניתן במימושם. תכנית הקבוצות עצמה לא הגיעה לידי גמר.

תשומת הלב הופנתה, בשלב הראשון, לעבר אוכלוסית הדירוגים, מאחר שגודל אוכלוסיה זו מאפשר את חלוקתה לקבוצות ללא איבוד משמעותי של גמישות השיבוץ.

הדירוגים משתייכים היום לארבע קבוצות ומקבלים טיפול אישי מידי ראש קבוצתם. ככל שתיארך תקופת השתייכותם לקבוצה, כך תעמיק מידת ההיכרות בין ראשי הקבוצות לבינם. כמו-כן תגבר יכולת המטפל לפתור את הבעיות לשביעות רצון הימאי (תוך התחשבות בצורכי המערכת ויעדי התכנית).

אצל הקצינים, שורר עדיין חוסר אחידות בצורת הטיפול. כבר בשלב התיכנון היה ברור שלא ניתן יהיה לשייך את כל הקצינים לארבע קבוצות נפרדות.

## איפיונים ייחודיים

לאוכלוסית הקצינים כמה איפיונים ייחודיים:

- קריטריון ההתמחות אצל הקצינים הינו בעל משקל מרכזי. ביטוי קיצוני לאיפיון זה ניתן למצוא בהבדל שבין קציני מכונה באניות קיטור לבין קציני מכונה באניות דיזל. הדבר אמור גם לגבי קצינים אחרים אם כי בחומרה פחותה.
- מחסור אובייקטיבי במספר הקצינים המשרת כיום בחברה, המגביל מראש את את גמישות השיבוץ של האוכלוסיה.
- תקופת הכשרה ארוכות הגוררות שיבושים בתיכנון לטווח ארוך.

איפיונים אלה מהווים מערכת אילוצים קשה, המכתיבה את הצורך במעבר הדרגתי מצורה אירגונית אחת לאחרת.

במגמה להשיג את יעדי התוכנית - ויחד עם זאת לשמור חלק מהגמישות הנדרשת לתפעול תקין - עוברת אוכלוסית הקצינים לטיפולם של שני המתאמים, כלומר מבנה בין שתי חטיבות.

**הקצונה הבכירה נמצאת כבר עתה בטיפולם הישיר של המתאמים. צעד זה ננקט עוד לפני ביצוע התוכנית, במגמה לתת לקצונה הבכירה את תשומת הלב הראויה.** לא היו שום בעיות מיוחדות בעצם החלוקה, משום שההשתייכות נקבעה על פי סוגי האניות שבהן התמחתה הקצונה.

התהליך נמשך עתה, בהדרגה, עם העברת הטיפול בדרגות קצינים אחרות לידי המתאמים. גם בצורת התפעול, במסגרת שתי חטיבות, אנו צופים קשיים בעטייה של הירידה בגמישות השיבוץ, אולם איכות הטיפול בקצין כפרט תשתפר בהכרח.

## מסלולי קידום

באשר ליעד של שיווינוניות בשיבוץ, ברור כי עבור הקצינים יעד זה אינו בעל אותו משקל גבוה כמו לדירוגים. הסיבה הינה (שוב) חשיבות ההתמחות באוכלוסיית הקצינים.

לעומת זאת, תאפשר תוכנית הקבוצות בניית מסלולי קידום מתוכננים לקצינים. המעבר מחטיבה אחת לשניה, ובין התמחויות שונות, יתאפשר בהתאם למסלול הקידום המתוכנן, רצונותיו של הקצין ובהתאם לצרכים התפעוליים של המערכת.

ברור מאלי, שלטווח קצר יחסית, עדיין יש לצפות לתקלות ולשיבושים בתיפקוד השוטף. גורם שיש להתחשב בו, כאשר מדובר במידת השגת היעדים, הינו "עקומת הלמידה". כלומר, מהי

תקופת הזמן שיש להקציב למערכת כדי שתלמד לתפקד בצורה החדשה.

- כאן אפשר לזהות שני אלמנטים:
- תקופת הזמן הנדרשת לאנשי התפעול ללמוד את תפקידיהם.
  - תקופת הזמן הנדרשת לאוכלוסיה כולה להבין ולקבל את סדרי העבודה החדשים.

בתעשייה כמו שלנו, בה הטכנולוגיה מקשה מאד על תקשורת פנים אל פנים - צריך לקחת בחשבון זמן תגובה ארוך למדי. מחזור אחד של עובדי-ים אורך חודשים אחדים (מיציאתם לים ועד ירידתם מהאניה). הערכתי היא שיש לתת אפשרות של לפחות שלושה מחזורים ויותר עד אשר "תלמד" המערכת לתפקד בצורה יעילה.

לסיכום אומר שאני מעריך כי נוכל לממש את היעדים לשביעות רצונם של כל הצדדים ובמיוחד לשפר את איכות הטיפול בעובד הים.

אני פונה אליכם למען שיתוף פעולה מצדכם וגילוי סובלנות והבנה עד אשר יתגבשו סדרי עבודה טובים.



## KEMPALI SHIPPING AGENCIES LTD.

AGENTS, CHARTERERS & BROKERS  
GENERAL AGENTS FOR: AMEX, AMAZON EXPRESS LINE

## קמפאלי סוכנויות אוניות בע"מ

סוכנים וחוכרי אניות  
קו אוניות קבוע ישראל - צפון ברזיל - ישראל

כתובתנו: רחוב ביאליק 131, רמת-גן 52523; ת.ד. 1786 רמת-גן 52117  
טלפון: 03-739184-5-6-7-8; טלפקס: 341311  
מברקים: קליפשיפ תל-אביב

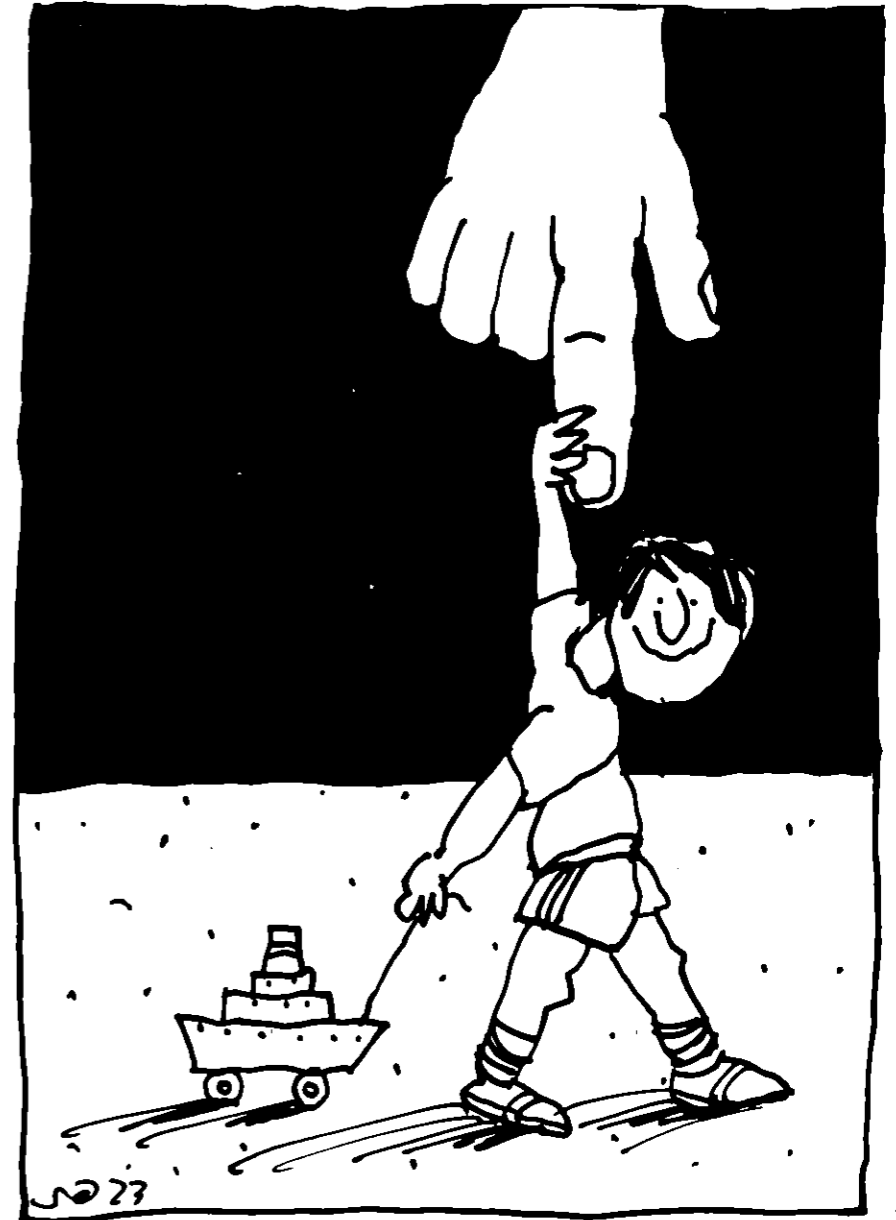
כתובות סניפינו:

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 ADDRESS: 131 BIALIK ST. RAMAT-GAN 52523; P.O.B. 1786 RAMAT-GAN 52117  
PHONE: 03-739184-5-6-7-8 TELEX: 341311  
CABLE: KLIPSHIP TEL-AVIV

ADDRESS OF OUR BRANCH OFFICES:

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; TEL: 04-674507/8



# כיצד התחילה וכיצד נסתיימה פרשת הקצין הראשון פואד?

מאת: ישראל גיל

## כיצד התחילה הפרשה?

— מעשה בקצין מכוונת ראשון בצי הסוחר הישראלי בשם פואד המשרת בים מזה כעשרים שנה. לא מזמן עבר את מסלול הלימודים והמבחנים לקראת קבלת דרגה של "מכונאי ראשי" ועמד בהם. משהתכוון לקבל ההסמכה הרשמית בדרגה החדשה — נכונה לו הפתעה: נאמר לו באגף הספנות והנמלים של משרד התחבורה כי לאור המצב החוקי העכשווי אי אפשר לתת לו הסמכה בגלל הוראת תקנה 628 לתקנות הספנות (ימאים), וכי תשועתו תבוא — אם תבוא — רק במידה ושר התחבורה יתקן את התקנות. ענין אחרון זה טעון הסבר חוקי קצר:

תקנות הספנות (ימאים) משנת 1976 מסדירות, בין היתר, את נושא הסמכת הימאים והקצינים בצי

הסוחר. תקנה 28 לאותן תקנות קבעה 5 תנאים שעל ימאי/קצין למלא על מנת לקבל תעודת הסמכה: (1) הוא אזרח מדינת ישראל, (2) הוא שירת תקופה מסויימת בים בדרגה זו או זו ועבר בהצלחה התמחויות ובחינות לדרגה החדשה, (3) הוכיח להנחת דעת הבוחן כושר מקצועי והתנהגות נאותה בשירות בים בתקופה של 6 החדשים שקדמו למועד הגשת הבקשה האחרונה להיבחן, (4) הוא בעל פנקס ימאי, (5) הוא נמצא מתאים בבדיקת התאמה מקצועית לשמש בדרגה אשר בה הוא מבקש הסמכה, כפי שנדרש ע"י הבוחן (הבאנו עיקרי התנאים בלי לפרט יותר מדי).

ואולם, באוקטובר 1978 פורסם תנאי ששי החייב מאז לחול על מבקש תעודת הסמכה: נדרש ממנו להיות "יוצא צבא אשר נמצא כשיר לשירות סדיר או נמנה עם כוחות המילואים של צה"ל" (זו התקנה 628 הנזכרת לעיל). לפני אוקטובר 1978 לא נדרש עפ"י דין תנאי כזה מימאי/קצין שביקש הסמכה.

ומדוע עומדת תקנה חדשה זו בדרכו של פואד לקראת הסמכתו כמכונאי ראשי? — משום שהוא בן העדה הנוצרית קתולית בישראל, ובתור שכזה נבצר ממנו ומבני עדתו לשרת בצה"ל, הגם הוא אזרח מדינת ישראל.

כחבר באיגוד קציני הים פנה פואד לאיגוד וביקש עזרתו. נתקיימו כאן התיעצויות וסוכם על דעת הכל לפנות אל שר התחבורה בבקשה לתקן את התקנות כך שתינתן למנהל אגף הספנות סמכות לפטור, לפי שיקול דעתו, ימאי/קצין שנבצר ממנו לשרת בצה"ל מקיום התנאי הנ"ל, בהנחה שמנהל האגף ידע "לזרות התבן מן הבר" ויעשה שימוש חוקי נכון בפטור עפ"י כל העובדות והשיקולים האינדיבידואליים שיובאו בפניו. וכל מקרה צריך שייבדק בקפדנות ע"י מנהל האגף לגופו.

למען הדיוק, זו היתה גם עמדת מנהל האגף והיועצת המשפטית שלו, אלא שהדברים נתארכו ונתמשכו ולכלל תיקון קונקרטי של התקנות לא הגיעו.

פנה, אפוא, האיגוד אל שר התחבורה בדרישה לתקן התקנות, ובין היתר כתב:

"איגוד קציני הים מודיע בזה שהוא תומך בתיקון התקנות כנ"ל באופן שלא יופלה, חלילה, לרעה בן עדה ישראלית אחת לעומת חברתה — מקום שאין לכך צידוק בטחוני אוביקטיבי. למזלו של ענף הימאות הישראלית יש לציין שעד היום, משך למעלה משלושים שנה, לא התגלעו באניותינו חיכוכים על רקע לאומי בין חברי עדות ישראליות שונות והללו מפליגים בצוותא בחברות וידידות. וכידוע, משרתים כאן ערבים דרוזים ויהודים.

הצי הישראלי הוא שמורת טבע של דו־קיום בשלום, והלואי ומצב תקין זה לא ישתבש.

אם ניענה בשלילה על בקשה זו — לא יהא מנוס, למרבה הצער, אלא לפנות לסיועו של הבג"צ, והלואי ולא ניזקק לכך".

ראוי להדגיש כי בטיפולו בפרשה זו מתייחס האיגוד רק להסמכת האישי כמכונאי ראשי ולא להעסקתו לאחר מכן כמכונאי ראשי ע"י החברה, באשר העסקתו כך היא בסמכות החברה.

## עד כאן תחילתה של הפרשה. וכיצד נסתיימה?

— בימים אלה קבלנו מכתב תשובה מלשכת היועץ המשפטי של משרד התחבורה ובו נאמר כי משרד התחבורה בדק באופן חיובי מציאת פתרון הולם לבעייתו של הקצין הנ"ל ולאחר שהענין תואם עם הגורמים המתאימים לכך תותקן בקרוב ע"י שר התחבורה תקנה שבאמצעותה ניתן יהיה במקרה המתאים לקבל פטור מהוראת תקנה 28(6) הנ"ל. אף נאמר במכתב שמלשכת היועץ המשפטי של משרד התחבורה טלפנו לקצין הנ"ל והודיעו לו באופן מיוחד על מציאת פתרון חיובי לבעייתו.

סוף טוב — הכל טוב!  
הערכתנו לכל אותם גורמים במשרד התחבורה שעשו לפתרון צודק של הבעיה.

# יוניט YONIT

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

---

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

<p>Ship repairs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voyage repairs (Hull)</li> <li>• Deck machinery</li> <li>• Piping</li> <li>• Aluminium welding</li> <li>• Workshop</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• General services during drydocking</li> <li>• Marine survey &amp; "Gas free" survey</li> <li>• Marine Consulting</li> <li>• Diving services and pest-control</li> </ul>
---	--

---

Marine Division:

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

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

# שיוויון על הגלים

מאת יהושע גלבו

מומחי ספנות דוגלים ברעיון שיש לבטל את ההפרדה בין קצינים לדירוגים ולארגן מחדש את החטיבות המקצועיות בצו הסוחר

האם יקדמו בברכה קציני הים שלנו את ביטול ההפרדה הנהוגה באניות בין קצינים לדירוגים? באחרונה נשמעו קולות המצדדים בכך, אך לא מפי קצינים או דירוגים. האם יתרום הדבר לשיפור המצב החברתי בצו אם יסעו הקצינים והדירוגים בחדר אוכל משותף — התפתחות בלתי נמנעת המתחייבת מביטול ההפרדה? האמנם יש צורך בחלוקה המסורתית לקצינים ודירוגים באניית סוחר בזמננו?

מרבית הקצינים בדעה כי הצי אינו בשל עדיין לשינויים אלה. הדבר יפגע קשות, הם אומרים, במשמעת באניות, המעורערת בלא-הכי. הם גם מתייחסים להטבות שהמעמד מקנה להם — כל עוד קיימת ההפרדה בין קצינים לדירוגים. הדבר הזה חשוב במיוחד בצו הישראלי, מכיוון שהפער בשכר בין קצין לבין דירוג אינו גדול יחסית.

בכל זאת באניות חברת תרשיש של הקיבוץ המאוחד, שחלק ניכר למדי מצוותן מורכב מימאים שכירים, הנהיגו חדר אוכל וחדר תרבות משותפים לקצינים ולדירוגים. אך לא למיזוג שרקעו אידאולוגי התכוון יהודה רותם מנכ"ל צים, אף הוא חבר קיבוץ (שדות-ים), בדברו על מהפכה באיוש הצוותים. ההפרדה המלאכותית בין קצינים ודירוגים, ציין, כבר אינה רלוואנטית אפילו בבריטניה (שממנה העתקנו את הנהוגים בצו), ובוודאי שלא בישראל. כך גם ההפרדה הקפדנית בין החטיבות המקצועיות, הדגיש, שזמנה חלף. הנושא כולו טעון ארגון-מחדש.

## ביטול החטיבות

שינויים אלה מחויבי-מציאות בצו, אומרים מומחים, כדי שיוכלו אניותינו

להוסיף ולהפליג עם ימאים ישראלים שהם כיום בין היקרים בעולם. במיוחד הדירוגים. חלק מהשינויים כבר מומשו בשלבים שונים בחלק מכלי השיט הישראליים המצוידים במכשור אוטומאטי, והם מתבטאים בניידות בין-חטיבתית: שילוב ימאים מחטיבות

מקצועיות שונות בעבודות שהיו בתחומה של חטיבה אחת. שיטה זו המכוונת להעלות את פריון העבודה על-ידי צמצום הצוותים מאפשרת ציוותן של האניות שלא בהתאם לדרישת השיא בעובדים של כל אחת מהחטיבות. כך, למשל, לפי



דרישת השיא של חטיבת הסיפון, נזקקים בעת קשירתה של האניה למזח לשניים עד שלושה סיפונאים מעל למספר הסיפונאים הנדרש במהלך ההפלגה בים. שיתופם של עובדי המכונה או אף המשק בקשירת האניה תורם לצמצום המספר הכולל של הסיפונאים הנדרשים לצוותה. היעד הסופי הוא ביטול החטיבות הנפרדות (לבד מהפיקוד הבכיר) והפיכת מרבית ימאי האניה לעובדי תפעול, או אנשי שירותים כלליים (לפי התרגום מאנגלית).

גם החלוקה המעמדית באניות מתבטלת והולכת בשל הטכנולוגיה המודרנית, ולמעשה כבר כיום שיטת ההפרדה לקצינים ולדירוגים, כמו החלוקה לחטיבות מקצועיות (סיפון, מכונה ומשק), מיושנות וגם מעמיסות על הצי נטל מיותר.

זו בעיה שמתלבטים בה כיום לא מעט מציי המערב המפותחים. מה שורשה? עד מחצית המאה הקודמת הונעו האניות באמצעות מפרשיהן (אגב, בשנים האחרונות, בשל הייקור הדרסטי במחירי הדלק — פי יותר מ-10 משך שמונה שנים — יש מגמה של חזרה למפרשים), ונעדרה החלוקה החטיבתית-מקצועית בכלי השיט. כל מי שעבד באניה היה ספן — מילה הנגזרת מסיפון — ואחד מעיסוקיו החשובים היה קשירת החבל, ומכאן המלים חובל, תוארו של קצין סיפון בימינו, ורב-חובל, הלקוחות אף הן ממקורותינו.

## הפער מתרחב

באמצע המאה ה-19 הוכנסה לאניות מכונת הקיטור וגרמה גם מהפכה

ארגונית. קמה חטיבה חדשה עם רקע מקצועי שונה, שהיתה מנותקת לחלוטין מהסיפון. בראשית המאה ה-20 צוידו האניות גם באלחוט וכך עבר תהליך קבלת ההחלטות מהאניה לחוף — אל משרדי חברות הספנות.

האוטומאציה הוכנסה לאניות לפני כעשרים שנה, וככל שהשתכללה, שינתה את מהות התפקידים בכלי השיט. קצין המכונה רוכש כיום את כל המידע הדרוש באמצעות המחשב, כשהוא משקיף על לוח הבקרה, מבלי שיהיה לו מגע ישיר עם המכונות.

בשינוי מהפכני זה נדרש הקצין לראייה רחבה יותר של המערכות, לכושר ניתוח ולמחשבה מופשטת. ולעומתו, הדירוג שבעבר עבד לצידו של הקצין במשמרות, שבינתיים התבטלו, נדרש עתה רוב הזמן לעבודות "שחורות", לניקוי שמנים שנפלטו וכד'.

מכאן גם הפער החברתי, ההולך ומתרחב, בין הקצין והדירוג. במידה פחותה פוקד תהליך זה גם את חטיבת הסיפון. הטכנולוגיה רוקנה מתוכן, במידה רבה, את התפקיד שמילא הדירוג. ברור עתה שהחלוקה לקצינים ולדירוגים הקיימת באניות מאז קדמת דנא עומדת בפני שינוי רדיקאלי. בכמה אניות שוודיות המגיעות לארצנו כבר אפשר לחזות בו.

לצי הישראלי השינוי חיוני, משום שהצי יכול להתפתח רק באמצעות אניות מתוחכמות. כבר כיום אין אניה ישראלית קונוונציונאלית המצוותת בישראלים מסוגלת להתחרות באניות זרות שימאיהן, בעיקר דירוגים, הם כוח עבודה זול. מדינות אירופיות שונות מנסות לפתור את הבעיה בהעסקת דירוגים מהארצות המתפתחות ובהעברתן של אניות לדגלי נוחות.

ניצולן היעיל של האניות הישראליות וצמצום האבטלה הסמויה

בהן, בעיקר של דירוגים, טעון כאמור שינוי ארגוני, אלא שאין הוא אפשרי ללא שינוי קודם של המערכות בחוף. יש צורך במערכת שתכשיר את הימאי המתאים לאניה המודרנית (עובד התפעול) עם פוטנציאל שיאפשר לו להתקדם בדרגות הקצונה (כיום רמתו הכללית של הדירוג אינה מאפשרת לו בדרך-כלל לעבור את המחסום לקצונה). הנושא טעון שיתופם או אף איחודם של הגורמים העוסקים בגיוס כוח העבודה הימני. כיום אחראית לדירוגים לשכת העבודה של שירות התעסוקה, ואילו לקצינים — הרשות להכשרה ימית.

במידה לא מעטה תלוי הדבר בשיתופם של נציגי העובדים. כאמור, פועלים כיום שני איגודים מקצועיים לימאים ובכל אחד מהאיגודים, החלוקה היא חטיבתית. ומוכן מאליו, אומרים העוסקים בדבר, שאין אפשרות לערוך שינויים באניה ללא שינוי חופף במערכת החופית של חברת הספנות. אין זו משימה פשוטה. דומה כי מכל אלה הנהגת השינויים באניה עצמה היא אולי מהקלות יותר.

## הערת המזכירות:

מר גלבו עינינו עתונאי ב"הארץ" ועוסק בעניני ספנות. מאמריו של יהושע גלבו בעתון זה מתמקדים בבעיות הספנות מתוך הכרת הנושא. כל המתפרסם כאן הינו על דעתו האישית והצגת הנושא על דפי הביטאון נעשתה מתוך ענין שבתוכן הדברים.

חיפה, שר' המנינים 39741  
 ת.ד. 3003 טל.קס: 46814/5  
 טל. 04-5372779

אשדוד, טורף המל  
 ביתו 11 חדרים 3-1  
 ת.ד. 4043 טל.קס: 31856  
 טל. 055-240117

**מנו**  
נתיבי-ים בנתי

סוכנים כלליים בארץ  
 לאניות המפליגות בקוים  
 קבועים בנתיבי הים התיכון  
 שרות רצוף לים האדריאטי  
 ולים השחור.

MANO SEAWAYS LTD.

# יחסי אנוש

מאת: אבי-גל לוגסי — קצין  
אלחוט, א.מ. "אשל"

הייתי בהלם ולבי החמיץ פעימה. לא יתכן אמרתי בלבי... אבל בכל אופן שאלתי: "היכן ראית אונייה מתנגשת בנו?" — "הנה, בואו אראה לכם", אמר המכונאי השני. יצאנו חיש מדלת המטבח החוצה ואכן המכונאי דיבר אמת.

ממש באותו רגע שמענו צפירות של אונייתנו, שלהן לא יחסנו כל חשיבות בזמן שתית התה. אורות ופנסים רבי-עוצמה הופעלו וצופרי א.מ. "אשל" לא פסקו מליבב. חרטום "פנורמוס" קרב לעבר הגשר, במעין תענוג של "הבה ואחתוך אתכם, אבתר אתכם לשנים, אתם הקטנים".

היינו מסומרים לרצפה. לא ידענו אם לקפוץ למים הסואנים, לרוץ לגשר, או לרוץ לצידה הימני של האונייה. פשוט היינו המומים. אונייה יוונית "חתכה" אותנו.

באותו רגע של הלם, חתך בזדון ובמעין חיוך סדיסטי חרטום "פנורמוס" את הכנף השמאלית של א.מ. אשל, כשהוא מקמט כל לוח פלדה כאילו היה חימר או פלסטלינה בידו של ילד. פנס אור הנווט השמאלי התנפץ ונשחק כליל. המבנה העילי התנפץ וחלקי עץ התפזרו לכל עבר. היו אלו שבבים קולניים שקפאו ברעש המחריד של הרוח השורקת. רצפת הגשר התרוממה למעין שבר גלי בהורסה יחד עם זאת את תושבת המצפן החשמלי; שולחת חלקי מתכת לכל עבר.

האם לא היה לנו די באסון טביעת "מצדה", ובטביעת "שקמה"? כלום בז לנו המזל שכך אתרע מזלנו אשתקד? בערבו של ה-27 בנובמבר 1981, הגיעה אונייתנו, א.מ. "אשל", לנמל פיראוס שביוון. מתחנת הנתב הודיעו לנו כי עלינו להמתין בעוגן עד לקבלת הוראות חדשות.

רבי-החובל הטיל עוגן, דאג למצב האונייה, וידא משמרות עוגן ורשם הוראות עבור קציני המשמרת. לעת ערב, החל הים לסעור ולגעוש. הרוח שהשתנתה לצפונית מזרחית, הגיעה לעוצמה 8-7 לפי סולם בופורט. הלחץ הברומטרי יורד בצורה מדהימה ולא נותר לנו אלא לחזק ולקשור כל חפץ המועד לפורענות, לקראת הסערה הקרבה. לילה שחור היה ליל ה-27 בנובמבר 1981.

מרבית אנשי הצוות היו ישובים שפופים סביב מכשיר הוידאו/טלוויזיה, מביטים בתכנית שהוקלטה שבוע לפני כן בארץ. בחדר-המרגוע של הצוות ישבו והצטנפו להם המלחים, כשהם מחכים להוראות למצב הכן להכנס לנמל, או פשוט לפשוט בגדים וללכת לישון. ישבתי עם החשמלאי לשיחת רעים על כוס תה, כשאנו מתווכחים בעינינו היום ומנסים להשכיח את הטלטולים החזקים של הרוח הצפונית-מזרחית. לפתע פרץ המכונאי השני לתוך חדר-הכנה קצינים, אחוז הלם וצועק: "לכל הרוחות, אונייה מתנגשת בנו ולאף אחד לא מוזי!!"

האזעקות צליל דומה ורובן מופנות למכונה. רבים לא שמים לב אליהן עקב הדמיון בינן לבין אזעקות המכונה. שניות מספר נקפו רבי-החובל הטיל עלי להתקשר במכשיר הת.ג.מ עם תחנת הנתב ולדווח על המקרה. תשובת הנתב היתה אוילית: "מה אנחנו יכולים לעשות? אין לנו סירות ובכלל מה רצית שנעשה בלי סירות?!!" מענין מה היה מתרחש אילו קרה מקרה חמור מזה שעבר עלינו. היינו במרחק 500 מטר מהנמל ללא אפשרות לקבלת עזרה. האם זה הגורל המצפה לנו כאשר אנו בלב ים? המחשבות לא הסתדרו לי. לא ידעתי מה לענות לנתב וכמו כן לא רציתי להפריע לרבי-החובל.

## "שנה שחורה" לחברת "צים"

לאחר הטראומה שעברה עלינו,

התאספו אנשי הצוות והרגיעו את הנוסעים. בדקנו את נזקי האונייה שהסתכמו בהריסת כנף שמאל של הגשר, המבנה העילי, אור הנווט משמאל, המצפן החשמלי, אנטנות חירום קרועות, מערכות כבלים של מכשיר הקשר וחרטום ירכתיים יצאו מכלל פעולה. כמו כן חלון צד שמאל בגשר היה מרוסק כליל. מצב הרוח היה ירוד מאוד. האנשים היו נרגשים ומתוסכלים, עדין ממאנים להאמין שגם "אשל" נכללת ב"שנה השחורה" של "צים".

למחרת בבוקר, כאשר הים נרגע קמעה, ואנו יכולנו לצאת לבדוק את הנוקים, ראינו כי האונייה "צים חיפה" עוגנת במרחק לא רב מאתנו. דקות ספורות בלבד עברו מאז שהעברנו את החוויה שחוונו לצוות האונייה "צים חיפה", וזו כמעט וחוותה את אותה חוויה עצמה, כאשר אונייה יונית אחרת החלה מאבדת פיקוד ונסחפת לעבר "צים חיפה".

ל"צים חיפה" לא היה די זמן להמלט מירכתי האונייה היונית, וזו — בהסחפה — קטעה את אחת משרשרות

העוגנים של "צים חיפה" ומותירה אותה עם עוגן אחד ועם קרע בחרטום. לא הספקנו להתאושש ממה שעבר עלינו אתמול, ושוב אנו חווים את אותה חוויה על בשרה של אחותנו "צים חיפה".

עוד אונייה נוספה לרשימה השחורה של שנת האסונות, 1981. מזלנו מתעתע בנו. ארבעה ימים ארכו התיקונים: שיפצו את הגשר ואיחו בכל מקום, ניסו לשוות מראה דומה לזה שהיה לאונייה שבוע קודם לכן, אך אי אפשר היה להשוות. "אשל" קומטה וזקנה בעשר שנים וכל זאת משך ארבעה ימים. גונחת ומקרעת המשיכה האונייה לאיטליה לסיום ההפלגה.

בהגעה ארצה נקשרה האונייה כימים ימימה לרציף המכולות לפרוק את המטען ולהזרק החוצה לעוד הפלגה.

אף פקיד, בין אם זוטור ובין אם בכיר, בין אם מפקח ובין אם סתם אדם מהחברה או מהאיגוד, לא בא לשאול איך ההרגשה של אנשי הצוות.

אף אדם!!! ולזה קוראים יחסי אנוש!!

## 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 לדייג וספנות בע"מ

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

חברות בת:

יונה ים-סוף בע"מ

סאפומאר חברה לשיווק מזון מהים בע"מ

אינדוסטריקו בע"מ

חברה טכנוימית לים התיכון בע"מ



לנקוט באמצעי בטיחות המתחייבים במקרים כאלה לאבטחת העובדים עצמם. לאבטחת אנשים אחרים שעוברים או עובדים באותו איזור ולבטיחות האניה עצמה.

לא פעם מצאתי בנמל חיפה ביצוע עבודות ריתוך על התרנים כאשר הגיצים נופלים למחסני המטען שנשארו פתוחים. במכונה מתבצעות עבודות ריתוך בקומות העליונות כאשר הגיצים צונחים מטה על מיכלי דלק ואנשים.

הקטע המצוטט מעתון "מעריב", רק ממחיש את העובדה שאתם עומדים בקו הראשון של נשיאת האחריות. אצלכם נעצר הכדור. אין להעבירו הלאה.

בכל הקשור לעבודות תיקונים ברצוני להמליץ שכל קבלן המגיע לאניה יידרש לקבל אישור בכתב מפקוד האניה על זמן ומיקום ביצוע העבודה. נוהל כזה לבטח יזכיר לראש המחלקה שיש לבקר במקום ע"מ לבדוק את התנאים ואת הצורך באמצעי בטיחות נאותים.

**זכרו! אין פשרות בבטיחות**  
ר/ח א. קרזבום

בחיפה בדצמבר 1980, כתוצאה מרשלנות, הוכרז אתמול עברייני נמלט. לבקשת המשטרה הוציא שופט בית-משפט השלום בחיפה צו הבאה נגדו.

רבי-החובל, תושב אתונה, פיקד על אניית הסוחר היוונית "ולנטינה". ביום 19.12.1980, כאשר עגנה אניה זו בנמל חיפה, התארח על סיפונה קונסול יוון בחיפה אלי זינוביס. בתום האירוח, כאשר ירד הקונסול מכבש האניה, הוא נפל לים וטבע.

הפרקליטות מנסה למוצאו זה זמן רב כדי להגיש נגדו כתב אישום באשמת גרימת מותו של הקונסול המנוח, אולם רבי-החובל לא הגיע מאז לארץ ולא ידוע אם יבוא.

אתמול פנה רס"ר רפי בונן ממשטרת חיפה לשופט השלום דוד גרשון וביקשו להוציא צו הבאה נגד החשוד.

במכונה ובסיפון מתבצעות עבודות ריתוך ותיקונים אחרים, ללא ידיעת הקצין האחראי על המחלקה וכמובן ללא אישורו. משום כך גם ללא יכולת

## אחריות רבי-החובלים בנושאי בטיחות

אין לי ספק שידוע לכם משקלה של האחריות הכבדה המוטלת עליכם במסגרת תפקידכם. חלק מכם מפליג שנים רבות ללא כל פגע, ולאחרים אשר היו תקלות שונות לא נקראו להשיב על שאלות שיכולות לעתים להיות מביכות ביותר מסיבה זאת נעשה חוש הזהירות של כולנו קהה מעט במשך השנים, וראוי לכן שנעלה נושא זה פעם נוספת. בבקורים שאני עורך באניות בנמלי הארץ נמצא שהכבש אינו מאובטח כראוי ע"י רשת יעילה ומעקה בשטח התחתון אשר תמונע מאדם, אפילו כאשר אין הוא זהיר, לפול למים, כפי שקרה כנראה במקרה המתואר להלן:

## רבי-חובל יווני הוכרז עברייני-חשוד בגרימת מות קונסול נמלט

רבי-חובל יווני מיכאל לנדוס, בן 38, החשוד בגרימת מותו של קונסול יוון

## מטרות הועדה

- להכין ולהפיץ נוהלי עבודה בטוחים ותכניות הדרכה.
- להקנות מודעות בנושא הבטיחות והגיהות באניות צי הסחר הישראלי.
- לבדוק סיבות תאונות בעבודה, להפיק לקחים למניעתן ולהפיץ המידע לימאים.
- להוציא פרסומים וכרזות, לפרסם מודעות מכל הסוגים ולפנות בכל אמצעי התקשורת לחברות הספנות ולימאים, לארגן ולערוך תחרויות בין האניות והימאים בנושא הבטיחות בעבודה.
- להביא לידיעת הימאים והחברות מידע על ציוד בטיחות וציוד מגן אישי.
- לערוך סיורים באניות, להדריך ולקדם בעצה אחת עם צוות האניה והחברות את עניני הבטיחות בעבודה, ולדווח על הממצאים לפיקוד האניה וחברות הספנות. להסביר ולהדריך בזמן הסיור כל דבר הקשור בבטיחות בעבודה ובבטיחות החיים בים.

## לסיכום

אין זה מתפקידה או מסמכותה של הועדה לאכוף חוקים ונוהלים מכל סוג שהוא, אלא להדריך, ליעץ ולהגביר המודעות לבטיחות בכל הקשור בעבודה בים.

ר/ח א. קרזבום  
מדריך ומרכז ועדת הבטיחות

## מהי ועדת הבטיחות של צי הסחר הישראלי?

מסתבר שלרוב הימאים לא ברור מהי בדיוק אותה ועדת בטיחות של הצי, ואם תשאל קצינים או דירוגים, תקבל מגוון רחב של תשובות כגון: פקוח של משרד העבודה — פקוח של ההסתדרות על תנאי עבודה נאותים — ועוד כהנה וכהנה.

מכאן, שהגיע הזמן לתת הסבר קצר בנדון מאחר והועדה אינה מייצגת אף אחד מגופים אלה.

ארגון העבודה הבינלאומי מצא, שאחוז תאונות העבודה בקרב הימאים גדול בהרבה מתאונות העבודה במפעלים בחוף, והחליט לתקן מצב זה. בשנות ה-60 נערך דיון בנושא, ובשנת 1970 אומצה אמנה מספר 134, בדבר מניעת תאונות עבודה ליורדיים. מדינת ישראל אישרה את האמנה ב-1980.

באמנה האמורה נקבע בסעיף 8 פסקה 8 לאמר: "במיוחד יוקמו ועדות ארציות או מקומיות משותפות למניעת תאונות שבהם ייוצגו ארגוני בעלי האניות וארגוני יורדי הים גם יחד". חברות הספנות בישראל הקדימו את אשרור האמנה ע"י המדינה ב-1980, והקימו ועדת בטיחות במסגרת התנדבותית כבר בסוף שנות ה-60. לגופים הבאים נציגים בוועדה: חברות הספנות — המוסד לבטיחות ולגיהות — איגודי הימאים — משרד התחבורה — משרד העבודה והמוסד לבטוח לאומי, כאשר שתי הראשונות ברשימה מממנות את עיקר התקציב.

## כח אדם

- בוועדה מועסקים בשכר:
1. מרכז ומדריך במשרה מלאה.
  2. מזכירה בחצי משרה.
- כל יתר הגופים המשתתפים, תורמים מזמנם ומרצם בהתנדבות.



זה מול זו  
סמן:  
נכון ולא נכון!

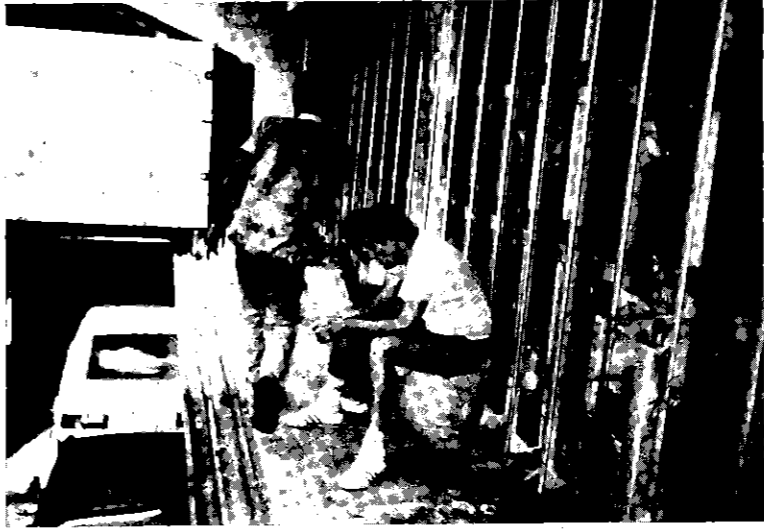




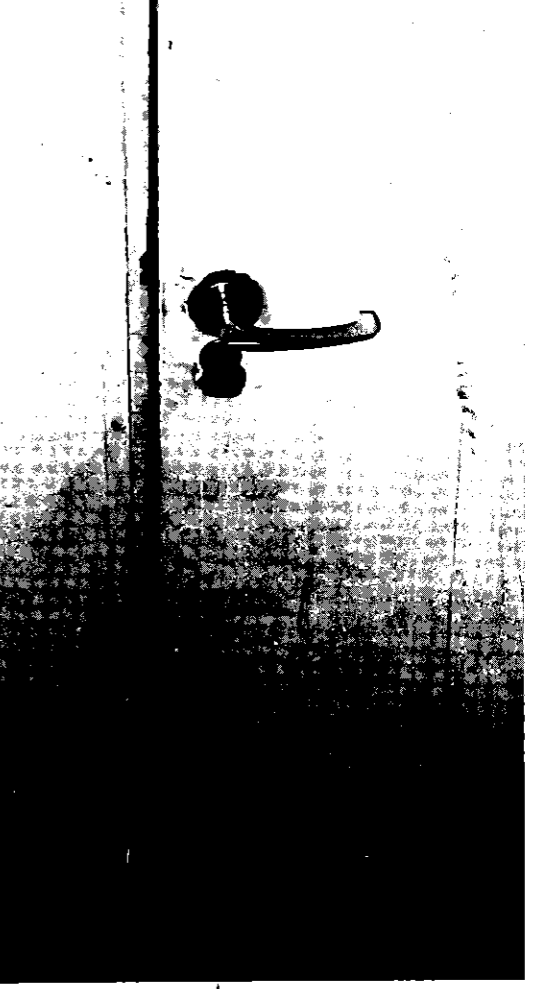
הולך, הולך להם לכימיקלים!



פתרון בעיות האנרגיה



גם הלולין זקוק למעט מזל.



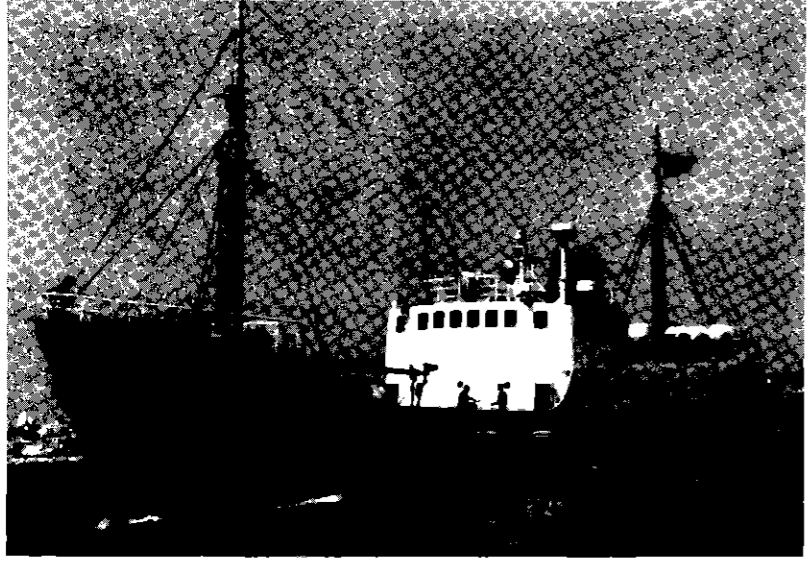
גיליוטינה חשמלית



במקרה זה גם כובע המגן לא יושע!



# כ"ג יורדי הסירה בית הספר לקצינים עכו



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

## 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 והישול האופי שואף בית הספר לטפח בנערים הרגשת אהבה למולדת, יחסי גאווה, חיבה למקצוע, הרגלים נאותים בחיי צוות ויחסי חברה הוגנים.

## מגמות

בבית הספר שלוש מגמות: שייט, מכוונות ימית ואלקטרוניקה ימית. תכנית הלימודים הכללית זהה בכל המגמות.

**במגמת השייט נלמדים המקצועות:** נווט, ימאות, אסטרונומיה, מטאורולוגיה, רישום מפות, בניית אניות, מכניקה של האניה, חשמל, אלקטרוניקה, אוטומציה. **במגמת המכוונות הימית:** מכוונות חום, תרמודינמיקה טכנולוגיה, בנין אניות, שרטוט טכני, חוזק חמרים, אלקטרומכניקה, אלקטרוניקה, אוטומציה. **בתכנית הלימודים של כל מגמה כלולה עבודה מעשית:** לשייטים — ימאות מעשית בכלי שייט, למכוונאים — עיבוד שבבי, רתכות ומכוונאות.

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

## סדרי ההרשמה

- על המועמדים להביא למשרד בית-הספר או לשלוח אליו בדואר:
1. שאלון הרשמה ממולא בדיוקנות וחתום (ניתן לקבלו בביה"ס).
  2. תעודת לידה המעידה על גיל המועמד (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 המחלק לחינוך במקום המגורים.
  7. חוות דעת של המורה היועצת.
- בגמר שנת הלימודים יצטרך הנרשם להמציא תעודת גמר רשמית של בית הספר היסודי או תעודת הסיום של כיתה ט'.

## תנאי קבלה

מתקבלים לביה"ס לכיתה א' (ט') תלמידים שסיימו כיתה ח' (בגיל 15—14) ולכיתה ב' (י') תלמידים שסיימו כיתה ט' (בגיל 16—15), אזרחי ישראל, אשר בידיהם תעודת גמר משביעה רצון. על המועמדים להיות בעלי כושר גופני כפי שנדרש במקצוע הימאות. שנת הלימודים הראשונה תחשב כתקופת נסיון למוסד ולתלמיד כאחד. בשנה זו יבחנו כישוריו של התלמיד בלימודים, תבונת הכפיים הדרושה לעבודת מכונאי או שייט, 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 המדיום, ביטוח, מסעות ותשלום ראשון ע"ח הפנימיה, כפי שיפורט בחוזר שימסר למעוניינים בתחילת ההרשמה.

## שלבי התקדמות והגשמה

בסיום בית הספר יתגייסו הבוגרים לשרות בחיל הים. הרוצים לשרת בחיל הים בתנאי קבע וימצאו ראויים לכך ע"י החיל, יתקבלו עם התגייסותם לקורסי חובלים. האחרים אשר יבקשו את מסלול צי הסוחר, ישרתו בחיל כחוגרים בשרות חובה, ובגמר שירותם יקלטו כקדטים או קצינים בצי הסוחר. תעודת גמר בהצלחה מקנה מסלולי קידום מקוצרים בחיל הים ובצי הסוחר. בדבר פרטים נוספים נא לפנות למזכירות ביה"ס כדלקמן:

בימים א'—ה' בשעות 0800—1400  
ביום ו' 0800—1300  
או בכתב:

**כתובת: עכו, ת.ד. 66**

**טלפון: 04-916166-8 מיקוד 24 100**

בפניה אישית, נא להביא את פנקס הזהוי של ההורה בו רשום המועמד.



# אל מזכירות איגוד הקצינים

## אני סבור ש...

# מה יש לי על הלב?

חברות הספנות, אשר בטוחני שמעוניינות בהמשך טיפול מתאים לשיפור איכות החיים בים ותדמיתו של הימאי הישראלי בטווח הקצר והרחוק, כדי לשמור על "שקט תעשייתי" והמשך קיום עצמי.

### פנסייה מוקדמת

לאחר שהנושא נדוש במשך שנים רבות, הגענו סוף סוף להישג סוציאלי חשוב הנראה כבר ככר-ביצוע. לעניות דעתנו, יש להוסיף לו דחף נוסף ע"י אפשרות בעבודה חלקית בחוף להשלמת המשכורת למחיה הוגנת, או שהמשכורת עצמה תספיק למחיה. אם לא תהיה אחת משתי האפשרויות הנ"ל, נחטיא את המטרה לשמה הוקמה הקרן, וימאים ותיקים (מבוגרים, חולים, נכים ומוגבלים) ישארו וימשיכו לעבוד בים.

**יש לציין עוד שפנסייה מוקדמת בצה"ל, כמו במפעלים אחרים, הצליחה במטרתה וה'גוורדיה' הותיקה פינתה את מקומה לדור צעיר ומתוחכם שהכניס דם חדש ותוסס למערכת כולה, השומרת על עליונותה האיכותית.**

### השתתפות העובדים ברווחים

במסע הבחירות לכנסת, הצהירו

אישים בכירים בצמרות שתי המפלגות הגדולות (המערך—הליכוד) שיש לשתף עובדים ברווחי המפעלים. אך "בשטח" נעשה מעט מאוד, אם בכלל! ידוע שלחברות לא מובטחים תמיד רווחים (במיוחד במיתון הקיים היום בספנות ובעולם), אך בכל זאת אם ישנם — או יהיו — רווחים בעתיד, לא היה מזיק (ההיפך הוא הנכון) להפריש חלק מאותה עוגה לעובד עצמו (ימאי או עובד חברה). זה לא מוכרח להיות דוקא בכסף, אלא יכול להתבטא בפנסייה מוקדמת, שיפור התנאים הסוציאליים, הורדת מיסים, או בכל צורה שהיא שתהיה לטובת העובד.

העובד, לעומת זאת, יחזיר במטבע דומה ויחסוך בכל הניתן כגון: שמירה על האוניות המתוחכמות, החדישות והיקרות, חסכון בדלק, ביצוע, בחלפים, הצעות יעול וחסכון וישומן, עבודות שיבוצעו על ידי עובדי החברה ולא ימסרו לידיים זרות וכו'. זה היה משפר, נוסף לזאת, את הקשר בין עובד למעביד והיות האינטרסים בין השניים. לדעתנו, לטווח הארוך "ייצא שכון של חברות הספנות בהפסדן" וכל ההפרשות יקוּזְזו על ידי היעול והחסכון.

### תאונות עבודה

תודעת בטיחות קשה להחדיר ביום אחד והיא מושרשת בדרך כלל במשך



קבלות באוניה סרטים קצרים על כל נושא הבטיחות, כולל תאונות והסברים למניעתן (רצוי בהתחלת הקסטה).

יש להחמיר בעונשם של מפירי משמעת בטיחות.

בבחינות לרבי-חובלים, מכוואים ראשיים, קצינים ודירוגים יש לכלול בשאלות את נושא הבטיחות.

יש להקדיש בעלוני חברות הספנות והאיגודים מקום נרחב ככל היותר לנושא הבטיחות (גם באגרות לקצין ולימאי).

יש להוציא מהשרות באוניות, בהדרגה, נכים, מוגבלים ומקרים סוציאליים, כי האוניה היא מפעל אשר דורש מיומנות מקצועית גבוהה ואמצעי בטיחות ממדרגה ראשונה (דרך פנסייה מוקדמת, או בכל שיטה אחרת).

יש לתאם פעולות בטיחות בין כל הגורמים: חברות הספנות, משרדי התחבורה והעבודה ואיגודי הימאים.

### משפחות ימאים שמצבן קשה

בגלל אופי העבודה וריחוק אבי המשפחה מהבית, ישנן מספר רב של משפחות ימאים פגועות מבחינה נפשית, פסיכולוגית או אחרת ואחדות מהן במצב קשה מאוד.

לעניות דעתי כל המטפלים בנושא הייבים לעשות הכל כדי לעזור למשפחות, אם זה בחשגת עבודה בחוף או בכל עזרה אחרת. הרגשה זו, של עזרה הדדית, תתרום לשיתוף פעולה בין עובדי הים והחוף, בעיקר במשפחה הגדולה של "צים".

### מיסוי

עלות הימאי הישראלי לחברות הספנות גבוהה יותר מעמיתו הזר. על אף זאת הישראלי מרגיש מקופח ומתוסכל, כי ביד הוא מקבל משכורת הרבה יותר קטנה.

יש לזכור שחברות הספנות מכניסות למדינה כסף רב. במטבע זר (מטבע קשה) ואינן תלויות בסוב-סידיות או בעזרה ממשלתית.

לפי דעתי אוניה חייבת להחשב כמפעל יצרני לכל דבר (המכניסה מטבע

ראשי כל המחלקות (פעם בשבוע בבקורת מעונות) על נושא הבטיחות בצי בכלל ובאוניה בפרט, כגון אביזרי המגן, ציוד פגום ומניעת תאונות.

יש ליזום פגישות בנמלי הבית בין המפקחים הטכניים והבטיחותיים לבין פיקוד האוניה וראשי המחלקות, לדון על נושא הבטיחות, בעיקר במיפגעים טכניים הקיימים באוניה, איתורם ותיקונם במהירות מירבית.

להמשיך ולפרסם תאונות שקרו ולקחהן.

להמשיך ולפרסם מודעות בטיחות (להתקין לוח מודעות גדול ככל האפשר להצבת הפירסומים, לדירוגים ולקצונות).

להסריט בקסטות הוידאו המת-

שנים רבות. במאמצים מירביים של כל הגורמים — חברות הספנות, משרד התחבורה, משרד העבודה, האיגודים המקצועיים, אפשר להתגבר ולצמצם את ממדי התאונות לקטנים ביותר, או במקרים הטובים והרצויים אף לאפס. לשם כך עלינו לנקוט מספר אמצעים ולעשות עבודה קשה "בשטח".

להלן מספר הצעות:—

יש ללמד נערים בבתי-הספר הימיים או הקשורים לנושא הימי את תודעת הבטיחות ואמצעי הזהירות (לטווח הרחוק).

בקורסים של קצינים ודירוגים יש להקדיש יותר שעות בנושא הבטיחות: ציוד, אמצעי הגנה וזהירות.

יש לדון באוניה ברצינות, בפגישה בין

# הטלויזיה מגיבה על בקורת

אני משוכנע שהסרט "מבט שני" אודות "צים יוסטון" עשה צדק עם אנשי "צים יוסטון" ועם הימאים בכלל. אני משוכנע שהסרט הציג את לבטיהם הפרטיים והציבוריים בצורה נאמנה.

אני יודע מתוך התגובות הרבות שהסרט שיקף נאמנה את תחושותיהם של רבים מקציני הים הישראליים.

מיכה לימור  
עורך ראשי ל"מבט"

סלקטיבית, חד-צדדית, מתעלמת מן המכלול שהיה הסרט.

בכל פעם שמטפלים בנושא הימאים — מזדעק מישהו מתוכם כנגד הדימוי שהוא — כך הוא חושב — מוצא במטפלים בנושא.

טעות. הבעיה אינה של הצגת הימאים. הבעיה היא של המבקר — במקרה זה ר/ח טריפון. משום מה בחר להתמקד בקצין אחד מתוך קבוצה, להערכתו קבוצה סימפאטית, אנושית, מקצועית ומשרה אמון במקצוע ובעוסקים בו.

מכתבו של ר/ח זורון טריפון, שפורסם בבטאון "קצין הים הישראלי" מחודש דצמבר 1981, היה האחרון בשורת מכתבים ארוכה שהגיעה אלי בעקבות הסרט של "צים יוסטון" שהוקרן ב"מבט שני". רוב המכתבים הודו על הסרט, שיבחו את הכנות והאיזון שבו נתאפיינה הצגת קצין הים הישראלי. רב חובל טריפון ראה רק את הקצין הראשון, אחרים ראו גם את רב החובל (מיכאליס) גם את הקצין השני והשלישי. ביקורתו של ר/ח טריפון היא איפוא

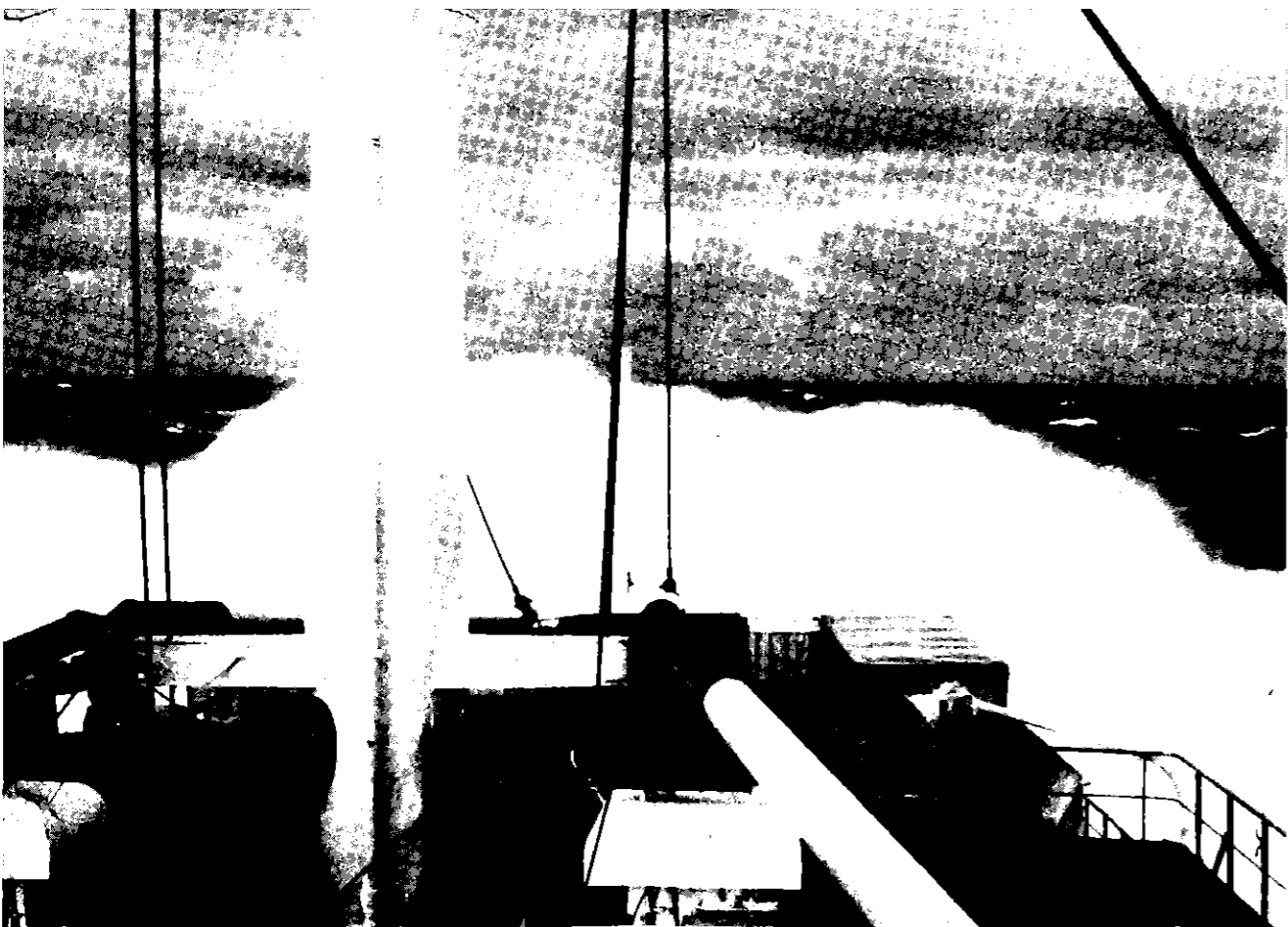
**שבחים  
לרדיו  
חיפה 4x0**

הנני מודה לאנשי התחנה. יישר כוח והמשיכו כך!

ר/ח מירב מרדכי  
"כמיקל ספרינטר"  
גדות ים בע"מ

הרבה תלונות וטרוניות נאמרו על רדיו חיפה והריני רוצה לצייןם לשבח.

כר/ח ללא קצין רדיו עלי לציין את האדיבות, הסבלנות, העזרה והשירות האדיב שקיבלתי מרדיו חיפה.



צילום: עמוס פינאן

הרבות, חוסר שעות מנוחה סדירות, ריחוק מהבית על כל המשתמע מכך, דבר שאין לו אחר ורע בכל מערכת יצור אחרת במדינה.

## תדמית הימאי

ההופעה האחרונה של הקצין הראשון בטלויזיה לא הוסיפה רבות לשיפור תדמיתו של הימאי בעיני הציבור. ההיפך הוא הנכון: היא גרעה מתדמיתו!!

כדי שלא תהיינה תופעות כנ"ל, רצוי לפי דעתי, לצאת אל הציבור הרחב באמצעות כלי התקשורת (טלויזיה ועיתונות), אך בהשראת האיגודים המקצועיים ודובריהם.

הציבור בארץ עדיין אינו תופס שהחיים בים — והאוניות — השתנו ללא הכר והוא חי, במידה מסויימת, בתקופות של "המרד על הבאונטי" ו"ספינת האהבה". יש להבהיר לאותם כלי תקשורת את החיים האמיתיים



זר), ועל האיגודים לפעול בחזית משותפת עם חברות הספנות ולדרוש הפחתת מיסים והשוואתם לימאים של מדינות מתקדמות אחרות.

יש לחזור ולהזכיר בנדון את אופי עבודת הימאי, כולל השעות הנוספות

# עלבון בנמל אשדוד

## תגובת המזכירות:

לצערנו הגיעו אלינו לא אחת תלונות של משפחות קצינים על יחס משפיל כלפיהם מצד השוטרים הבודקים בשערי הנמלים. פנינו מספר פעמים לאחראים במשטרת ישראל והובטח לנו שמקרים כנ"ל לא ישונו. נראה שתדמית הימאי בציבור תורמת לא מעט להתייחסות שלילית כלפינו ללא הבדל דרגה ומעמד. אנו פועלים ככל יכולתנו ליצור תדמית אחרת לימאי הישראלי שתזכה אותנו בכבוד הראוי למקצוענו הקשה אך כל יתר הגורמים המעוניינים בספנות לא עושים מספיק בנדון.

יותר מדי. המעיל שלבשתי נקנה לפני שנתיים בבית חרושת "ויקטור" שברמת גן. הסרת את המעיל והראיתי את הפתק הרשום עליו (Made in Israel) אך השוטר כנראה לא ידע לקרוא אנגלית או פשוט לא רצה לקרוא. המגפיים שנעלתי נקנו לפני שלוש שנים ומאז אני מרבה לנעול אותם, כך שהמראה שלהם רחוק מלהיות חדש.

אני חושבת שיש גבול להשפלה שאשה מוכנה לשאת ורצוי מאד שתסבירו לבודקים שהבקורת חשובה מאד אך השאלה "איך"?

לדאבוני קרו לי כמה וכמה מקרים מבישים ולא פעם בנוכחותו של בעלי, שמחוסר ברירה — נאלץ לאמר שהוא רב החובל של האוניה.

אודה לכם מאד באם תטפלו בדבר ואנו הנשים נזכה ליחס "קצת" יותר אנושי.

חוה עזרא, שד' טובים 1  
רמת גן

זה שנים שאני פוקדת, פעם בשבועיים, את נמל אשדוד (בעלי עובד כימאי באוניה של חברת "צים").

בכל פעם שאני חוזרת מהאוניה אני נשאלת בשער מאין אני באה והתשובה כמובן "מהאניה". באופן אוטומטי משתנה היחס אלי (כפי ששמעתי מנשות הימאים — היחס אליהן אותו הדבר) ואני הופכת ישר ל"זונה" — מברחה" בעיני הבודקים וזוכה ליחס של זלזול.

לדאבוני, "התרגלתי" לכך אך הפעם זה עבר גבול הטעם הטוב ולכן מצאתי לנכון לכתוב אליכם.

ביום 27.1.82 בשעה 03.30 עזבתי את האוניה, נסעתי במכוניתו של גיסי. בשער נשאלתי כרגיל יפה ולאחר התשובה הרגילה התבקשתי לצאת מהמכונית ע"י הבודק (שכרגע לא חשוב שמו).

"המעיל והמגפיים חדשים — אה!! המילים האלה נאמרו בלעג ובבוז לא יתואר ואז גם אני הרגשתי שזה כבר

# אותי זה מרגיז...

מאמץ, בין לבטחון בין לכלכלה, בין אם בתרומות "לליבי" ובין אם לארגון "אילן". מדוע דוקא אנו המבוזים שבעם? מדוע אנו רמאים ומבריחים? מדוע אנו צורכי סמים? מדוע לכולנו נשים בכל נמל? תמה אני.

## "קו היסורים"

ימאי שותה לעתים לשכרה, עקב סבל ובדידות, לאו דוקא בגלל רצון לשתייה. אנשים משתגעים בחזריהם בחוסר מעש ומשעמום ואף מתאבדים. ומה עושים אנו? סובלים.

האם אחד מכל לוחשי הרעה, הפליג בקו הארוך, קו ארבעת החודשים של יסורים, כשהוא מבודד, תקוע בינות לארבעה קירות, בוהה בחלל, כשכל מאוויו רק להגיע ארצה, לאשה ולילדים? אמת, עבודה ושכרה בצידה! אך מי מאתנו אכן ראה טובה בחייו? עיני אינה צרה בשום פקיד שהיה באפשרותו לקנות מכונית, בית ופודל. שיערב לו.

לנו, הרחוקים, לא מתאפשר הדבר, ואנו עדין חולמים — בין גל לגל — שעוד נזכה להגשמת מאוויו: משכורת, המקבילה למשכורת החוף באותו מיגזר. מדוע אנו צריכים לכתת הגלינו לקליפות האגוז? להטלטל? להזרק ולהקיא? לקלל ולהתעצבן? עדיף שגם אנו נהיה בצידו השני של המתרס המבזה והמשמיץ. כך תהיה לנו הרגשת "אגו" נעימה, שאכן "כך נבנה צי ישראלי ציוני שישוט על פני שבעת ימים".

חורה לי לשמוע ולראות תכניות אשר כל מטרתן היא להשמיץ ולבזות. כואב לי — ואינני מעכל זאת — לראות אנשים שחיי הים לא היו להם לזרא, ושהעבודה הימית הוותה חלק די נכבד מחייהם נהפכים בעיסה, מורחים, מקצצים וזורקים נתחים של שופרא, ומלעיטים את הציבור ברע שבנו.

נולדנו לאותן אמהות וכלום אשמים אנו כי בחרנו בדרך הים? כלום בז לנו מזלנו שכך אנו נזרקים מענף לענף?

אני גא במקצועי, וכמותי גאים מיטב הקצינים והימאים הדירוגיים. אנו גאים! אנו מוותרים על טובות הנאה רבות. אנו הורסים חיי משפחותינו המועלבות מדי יום על ידי משפחות שהיצר הרע מקנן בתוכן. אנו הורסים תוואי חיים וגורמים למשברים. אנו "נהנים" מבדידות מוחלטת, תקועים ב"קוביה" המטלטלת בימים סוערים וגועשים.

רבים מאתנו עדין מקיאים את נשמותיהם, בלי כחל וסרק, סובלים מכאבי ראש כרוניים ומכל מחלות היבשה שגם הן לא בחלו בנו. לנו אין חורף ואין קיץ, אין חופי רחצה ואין שחיה. אמת, אנו קרובים למים מרחק פרסה, אך בין לראות לבין לחוש המרחק הוא רב.

גופנו בנוי לסבל ולשינויים חדים, בין טמפרטורות גבוהות בקו המשווה, ללא מזוג אוויר, לבין קור מקפיא של 20- ללא חימום. אבל אנו מתגברים ושותקים.

לנו האוניה היא בית ועבודתנו נעשית בצנעה. אנו תורמים חלקנו לכל

# תרומות ל"לב"י"י

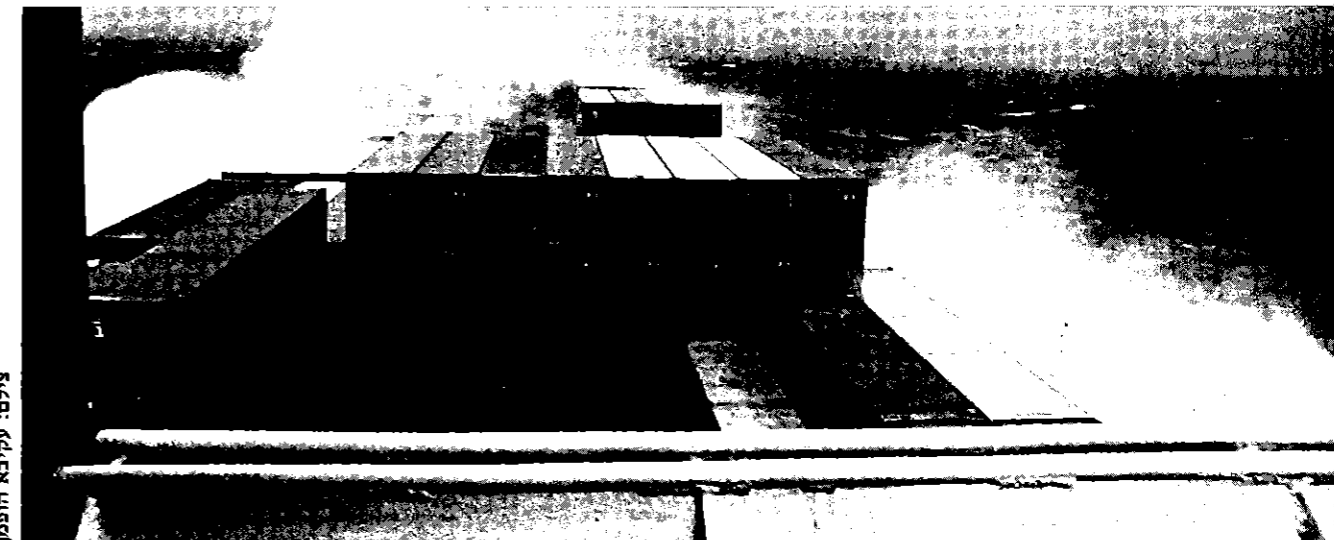
הפרטים 22, חיפה. ת.ד. 9512, או באמצעות מכתב חתום ובו הפרטים המצויינים בספח המופיע מטה. להלן רשימה ראשונה של שמות הקצינים, חברי האיגוד, אשר תרמו לקרן לב"י ותודתנו שלוחה להם:

סאיג עזרא	שפירקר יפת	דרימר יעקב
גרינברג אברהם	נודלמן אנטולי	כץ דב
בני משולם	בלינדרמן חיים	ויקטור זורנו
אשכנזי גיורא	אייל חנני	וייס נפתלי
פיהא דניאל	גרינברגר מרדכי	שמעון אליה
ליזרבאום זבולון	גרומן ישעיהו	שכטר צפניה
סוסמן יוסף	פניני יוסף	קמה יחזקאל
ריזנר מרדכי	מרקוביץ אפרים	קרביץ שלום
מנדלסון מיכאל	גרופר מריוס	ברוך יעקב
פינק אריה	וולף מרדכי	מקסים לביא
הולינגר רפאל	בנימין יהודה	אוליבייר אלכס
טננבאום מאיר	האור ג'ורג'	צירלון נחמן
תדמור אמנון	ברקנבליט יפים	היינצה ירזי
אלימור שלמה	היימן קורט	הרפז דן
פורת נחום	קפל יוסף	סטפנסקי ג'ורג'
בריאון נתן	סולומון אריה	ברוך שחם
רדנר דניאל	מנור יהודה	אבי גולן
מוסקוביץ צבי	שמי אילן	דהאן דוד
מרקוביץ גורג'	טל מוריס	אלמקיאס מאיר
כהן יוסף	לנג נתן	מזורסקי אפרים
הורן הנריך	א. ארז	זייד אברהם
יקותיאל אברהם	אביטל שרל	נדב ראובן
פרידמן אריה	זאב בן-ארי	גדלי יואל
ארי גבריאל	אריה שרון	בכובסקי אנדרי
פלדמן קורנל	קומרניק אוטו	אברהם רפאל
ימיני סימן-טוב	כץ אריה	שיקי משה
גילרון גיא	קורקוס שלמה	שרון גבי
דוד טריבינאש	אליעזר טורובצקי	וולס שמעון
בקר דוד	מוסקטי אברהם	עבאדי אברהם
שירן אלי	הירשפלד יוסף	עוזרי יהודה
גשרי שלמה	שורץ מיכאל	קטיש סעיד
קליין לודביק	דוד יחזקאל	שלגי יואב

**קצין יקר,**  
איגוד קציני הים פונה אליך אישית להרים תרומתך ל"קרן לבטחון ישראל" (לב"י). ציבור קציני הים מתבקש לתרום ימי חופשה. ברצוננו לציין כי תרומתו של השכיר מוכרת כחוצאה לצרכי מס הכנסה ולכן התרומה כולה מועברת לקרן.

## יעדי התרומות

- חינוך** - מתן חינוך והשכלה לחיילים שלא זכו לכך מחוץ למסגרת צה"ל.
  - פיתוח וייצור אמצעי לחימה** - פיתוח ישראלי זה מאפשר לצה"ל להצטייד באמצעי לחימה חדישים וחיוניים שאין לרכשם בחו"ל.
  - אימונים** - רמת האימונים של חיילי צה"ל ומפקדיו קובעת את איכותו. רמה זו הפכה שם דבר בעולם. בנפשנו היא לבל תיפגע!
- איגוד קציני הים החליט להצטרף למבצע זה ולהמליץ בפני קציני הים לתרום כמיטב יכולתם לקרן חשובה זו לחיזוק כוחנו. הנך מתבקש למלא את הספח המצורף מטה בדף זה, לחתום ולהחזירו לאיגוד קציני הים לפי הכתובת רח'



צילום: עקיבא חופמן

אל: איגוד קציני הים

מאת: \_\_\_\_\_

מס' י.ב.מ. \_\_\_\_\_

מס' ימאי \_\_\_\_\_

שכיר בחברה \_\_\_\_\_

הנני מבקש לתרום ל"קרן למען בטחון ישראל" (לב"י) ימי חופשה. \_\_\_\_\_

חתימה \_\_\_\_\_

סיפון חלק, כדי שהשיטה תוכל לפעול כהלכה. האוניות יצויידו במסוקים או במטוסי "הריאר" מתוצרת בריטניה, הממריאים אנכית.

הבריטים משתמשים באוניות סוחר כתוספת לשתי נוסאות-המטוסים שלהם שנשלחו לאיי פוקלנד. אולם, מנהל הפרוייקט האמריקני, גיימס מולקוויין, אמר כי הבריטים משתמשים באוניות אלה לא כנושאות-מטוסים אלא כמובילות מטוסים.

הפרוייקט האמריקני נושא את שם "הצופן" "ארפאהו". הוא נבדק זה 11 שנה ומתנהל תוך שיתוף-פעולה עם הבריטים. הוא עורר התעניינות גם מצד מדינות אחרות החברות בנאט"ו, כמו מערב-גרמניה וקנדה.

הרעיון הוא להעמיס על אוניית-הסוחר 60 מכולות ובהן כל הציד הדרוש להנעות מיבצעי-אוויר — כמו מיתקני תחזוקה, תחנות-כוח, מיכלי-דלק, מיגדלי-פיקוח, מחסני-תחמושת ומקומות איכסון ל-80 אנשי-צוות נוספים.

התפקיד העיקרי של האוניות המוסבות יהיה — להגן על שיירות בלב-ים, בעיקר מפני התקפות של צוללות.

נודע כי המפקח הראשי על הימאים, באגף הספנות, המטפל בנושאי המשמעת באניות, שלח מכתב ברכה למזכירות האיגוד.

## אוניות משא יהפכו לנושאות-מטוסים

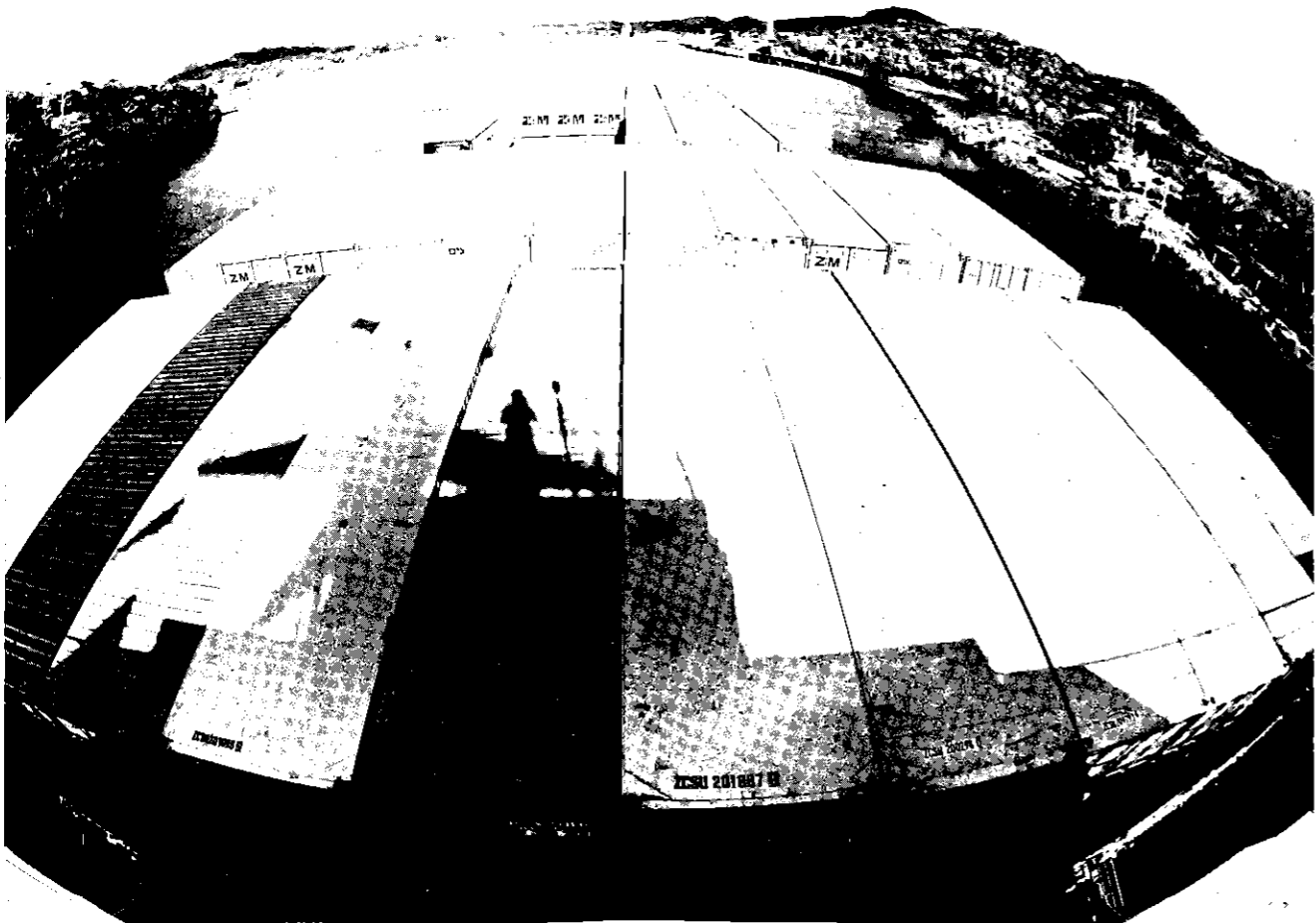
הצי האמריקני הודיע כי עלה בידו לפתח שיטה חדשה להסבת אוניות-משא לנושאות-מטוסים, והוא עומד לנסות את השיטה החדשה בלב ים, בחודש אוקטובר. בהודעת הצי נאמר, כי אוניית-סוחר זקוקה רק ל-100 מטרים של

ציבור הימאים, שבהם מוקיעים ריבוי הפרות המשמעת באניות ותובעים מחברי האיגוד להקפיד מישנה הקפדה על קיום הסדר והמשמעת.

ריבוי הפרות המשמעת באניות — נאמר בין השאר באגרת — נהפך לתופעה אשר יש בה כדי להשחית כל חלקה טובה במוסר העבודה ובחיי חברה תקינים בקרב צוותי האניות.

הטיפול בבעיות המשמעת — עקב פניית חברים למזכירות האיגוד לסייע בידם, בעת שהם נקראים לתת את הדין על מעשיהם — נהפך לאחד הנושאים הגוזלים את מרבית זמנם, מרצם ופעילותם של מזכירי האיגוד. אין האיגוד רואה משימתו העיקרית במתן הגנה למפירי משמעת למיניהם, מציינים המזכירים, ואין בשום פנים להפוך את מזכירות האיגוד למעין מוסד העוסק רובו ככולו במתן הגנה לתופעות שליליות הגורמות נזק לציבור הימאים ופוגמות בתדמיתו.

"נוקיע מתוכנו את התופעות של פריקת-עול, הפוגעות בנו עצמנו. ברצוננו לעבוד, להתפרנס בכבוד ובתנאים של חברה תרבותית" — נאמר באגרת, שבסיומה באה האתראה: "ימאי זכור כי אין מזכירי האיגוד עוזרים למפירי משמעת".



צילום: עקיבא חופמן

חיפה ו-43 מיליון דולר הושקעו בנמל אילת. 131 מיליון דולר הושקעו בצידו לכל הנמלים. הרשות הודיעה כי הקימה תחנה לחיזוי תנועת מטענים בנמלים השונים וכתוצאה מכך ניתן לחזות ולתכנן ולווסת הפעילות בנמלי הארץ.

מכך נהנים לקוחות אשר יכולים לתכנן אספקת סחורתם ופריקתו בנמל הרצוי להם.

## יונים יחפשו ניצולים בים

משמר החופים האמריקני מקווה כי בקרוב יוכל להשתמש ביונים כאמצעי-עזר לגילוי ניצולים בלב-ים.

אנשי מחלקת המחקר של משמר החופים עורכים עתה ניסויים ב-6 יונים, אשר אולפו להגיב על עצמים צבעוניים. זאת, במטרה להשתמש בהם כדי לסייע לצוותי-מסוקים לגלות בלב-ים שרידים צבעוניים של סירות וספינות שטרפו, כמו למשל, גלגלי-הצלה צבעוניים.

התברר, כי זווית הראייה של היונה רחבה לאין-שיעור מזו של האדם: יונה יכולה לקלוט במבט אחד זווית ראייה של 70 מעלות. היא גם מסוגלת להתבונן במשך זמן רב יותר ויש לה תפיסה מצויינת לצבעים.

הביולוג ג'ים סימונס פיתח מיתקן מיוחד המוצמד אל תחתית המסוק. בתוך המיתקן נמצאות שלוש יונים, שכל אחת מהן מופנית על גיזרה של 120 מעלות ושלושתן יחד מכסות מעגל שלם. היונים אולפו כך, שבראותן עצם צבעוני השט על פני המים הן מכות במקור על מפתח מיוחד. או אז נשמע זימזום בתא הטייס ונידלקת אחת משלוש נורות. על-פי הנורה יודע הטייס איזו משלוש היונים גילתה את הצבע והדבר מבהיר לו באיזו גיזרה לחפש המימצא.

## לא נגן על מפירי משמעת

בצעד ללא תקדים פנו באחרונה מזכירי איגוד הימאים הדרווגים באגרת אל

## הצוות נשכח על החוף

רבי-החובל של מעבורת-קיסור בריטית הופרע לא-מכבר, כאשר הפליג הימה מן האי ווייט ונוכח לדעת, כי צוות חדר-המכונות נשאר על החוף.

הדבר קרה כאשר המעבורת, "נוריס קאסל", הפועלת בקו בין האי ווייט לבין סאות-המפטון, הפליגה מן הרציף. ההפלגה נעשתה על-ידי מיתקן של סילוני-מים בירכתי המעבורת, המיועד לאפשר תימרון מדוייק של הספינה בתוך שטחי-מים סגורים. לאחר שהמעבורת התרחקה מן החוף כמה מטרים הורה רבי-החובל לחדר המכונות להפעיל את המנועים במלוא כוחם — אך לתמהונו לא באה כל תגובה. איש-צוות ירד לחדר המכונות לבדוק את פשר הדבר ונוכח לדעת כי החדר ריק.

התברר, כי שני עובדי חדר המכונות חשבו בטעות שהספינה תפליג רק בשעה מאוחרת יותר ולכן המשיכו ללגום להנאתם במיסבאה מקומית. כאשר הבחינו, כי ספינתם מתרחקת מן הרציף בלעדיהם, מיהרו אל החוף והצליחו לתפוס סירה שהביאה אותם אל הספינה.

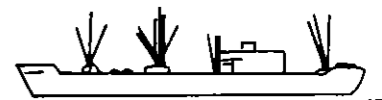
## 500 מיליון דולר הושקעו בנמלי הארץ

בעשרים שנות קיומה השקיעה רשות הנמלים בנמליה 500 מיליון דולר במחירי 1981. זאת מסרה הנהלת נמל חיפה.

להלן חלוקת ההשקעות בין הנמלים השונים:

206 מיליון דולר הושקעו בנמל אשדוד, 116 מיליון דולר הושקעו בנמל

# על פני שבעת הימים



# טעויות אנוש על אניות זקנות

מאת יהושע גלבוע  
(הארץ)

משך שנים לא מעטות, לפני שביתת הימאים ב-1978, שררה בצי הפקרות ביחסי העבודה, שגבלה באנרכיה. הדבר השפיע קשה על המשמעת באניות, שהלכה והידרדרה. אך כל אותן השנים לא נרשם אף אסון ימי חמור אחד. בתום השביתה השתפרו יחסי העבודה בצי במידה לא מעטה, וכך גם — יחסית — המשמעת באוניות.

אם כך, מה ההסבר לתכיפות הגדולה בתאונות שהתרחשו בצי בשנה שחלפה? האם יש לה מכה משותפת?

דומה שגיל האניות הוא הגורם המקשר. אניות ישנות הן בדרך כלל בראש רשימת כלי השיט שאבדו בימים, על-פי המתפרסם בביטאונים ימיים.

ב-1977 אבדו בעולם (אבדן מלא) 204 אניות (מובאות בחשבון רק אניות

סדרת התאונות בצי הסוחר הישראלי מעלה תהיות לגבי הנהלים בתחום הבטיחות, הבדיקות העונתיות והפעולה בעתות חירום.

שתי אניות בבעלות ישראלית טבעו ב-1981 וארבע ניזוקו קשה ויצאו מכלל שימוש. האם לרמת המשמעת שבצי הישראלי נודעת השפעה, כפי שטוענים כמה מאנשי הספנות, על ריבוי התאונות שפקדו את הצי בשנה שחלפה?

אין ספק שרמת המשמעת באניות הישראליות טעונה שיפור. אך אם תולים את קולר האסונות במשמעת, לפלא הוא שבשנים קודמות לא נתחסל באסונות ימיים כל הצי הישראלי, ולא עוד, אלא שכ-15 שנים עברו עליו ללא אסונות ימיים חמורים.

מעל 500 טונות גרוס) ובשנים לאחר מכן 262 ו-280. בשנה שלפני האחרונה (1980) ירד המספר כדי 229 אניות — 1.8 מיליון טונות גרוס יחד. במחצית הראשונה של 1981 כבר נרשמו 129. בימים מהלכות 34 אלף אניות המניפות 141 דגלים. מכאן, שעל כל אלף אניות שהילכו בימים, אבדו ב-1980 (אבדן מלא) שבע אניות בערך. בבעלות ישראלית היו רשומות בתחילת 1981 93 אניות.

## יתרונות דגל הנוחות

ראוי להדגיש כי מכלל 228 האניות תחת 77 דגלים שאבדו בעולם ב-1980, מחציתן אניות המפליגות בדגל נוחות ובדגל יוון. החלוקה באבידות היא:

קפריסין 18 אניות, ליבריה 12, פנמה 47 ויוון 37 (היחס דומה בשנים קודמות). דגלי נוחות הם דגלים של מדינות המוכרות את דגלן ולהן עצמן אין בדרך-כלל צי משלהן. המפורסמת שבהן היא ליבריה — עם 2,225 אניות ו"בעלת" הטונג' הספנותי הגדול ביותר בעולם (74 מיליון טונות גרוס). תחת דגלה מפליג חלק ניכר מהטונג' הישראלי.

ההסבר לנהיה אחר דגלי נוחות של בעלי אניות ממדינות המערב הוא בבריחה ממיסוי, וברצון לשמור על סודיות העסקים — לא חייבים בדיווח — וכן ברצון לעקוף איגודים מקצועיים. למדינות המוכרות את דגלן יש פחות אמצעים לאכוף ביצועם הלכה למעשה של תנאי הבטיחות באניות, המוכתבים על-ידי האמנות הבינ-לאומיות. יש בעלי אניות שמנצלים מציאות זו והדבר משתקף יפה במאזניהם הכספיים.

## מחצית מכלל האבידות

הנאמר לגבי אניות המפליגות בדגלי נוחות מתייחס בתחומים הנדונים ברשימה זו גם לאניות המפליגות בדגל יוון (3,163 אניות). מבחינת הטונג' הספנותי הוא השני בגודלו בעולם. לפנמה 2,947 אניות, והיא החמישית במספר מבחינת הטונג'

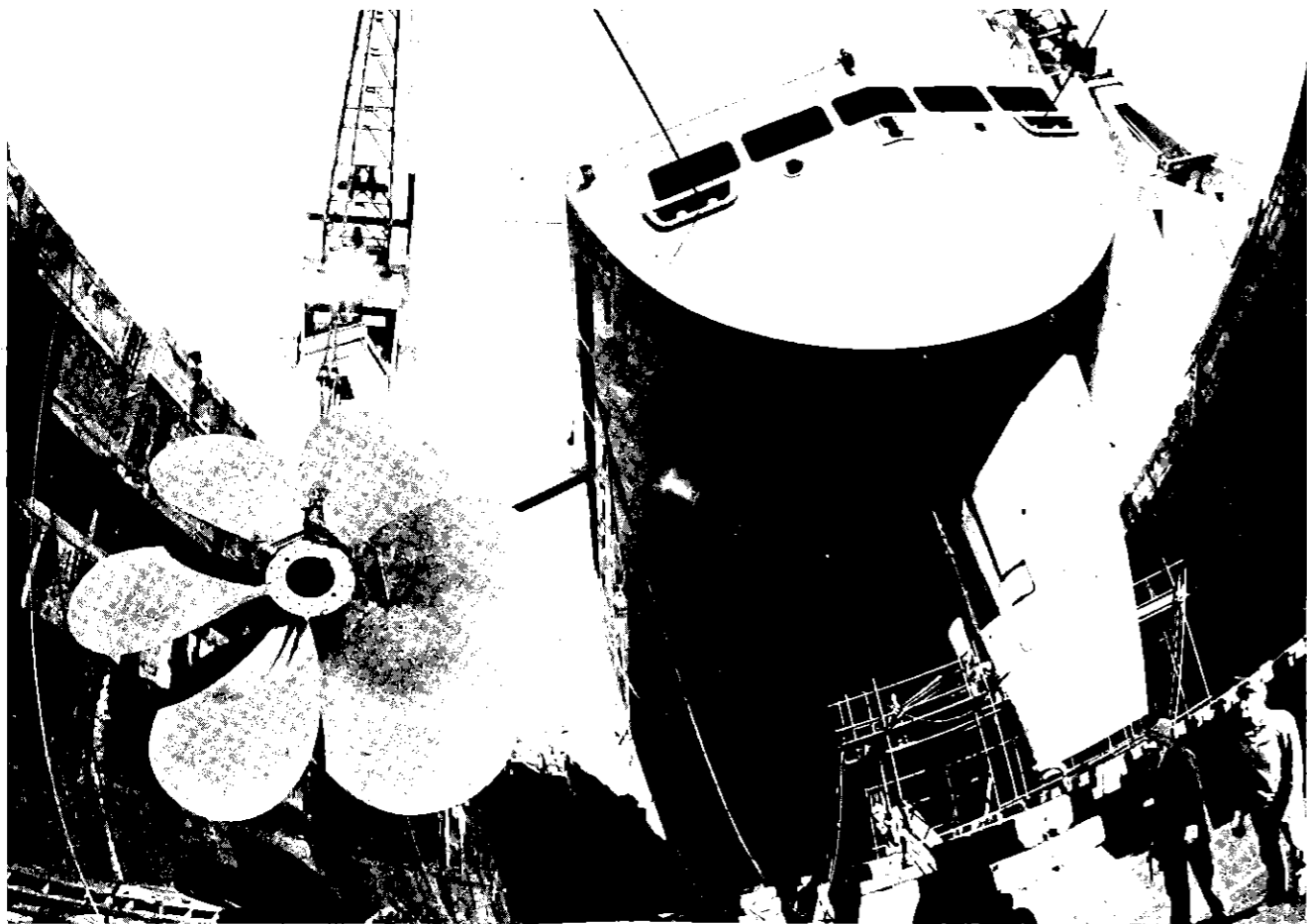
העולמי, קפריסין עם 563 אניות היא ה-29 במספר. הדגל הישראלי נמצא במקום ה-53 עם 54 אניות (476 אלף טונות גרוס יחד). מרבית הטונג' הישראלי (כ-80 אחוזים) הוא כאמור בדגל נוחות, בעיקר מטעמים פוליטיים, אך גם אותן האניות נתונות רובן לפקוח אגף הספנות הישראלי.

המספרים שהובאו לעיל מצביעים על כך, כי בעוד ששיעור האניות השטות בדגלי נוחות ויוון הוא כרבע מכלל האניות המהלכות בימים, שיעורן באבידות הצי מגיע כדי חצי. אם להוציא מכלל זה את ליבריה, שבשנים האחרונות הוכיחה שהיא מקפידה יותר בכל הקשור לכללי האמנה הבינ-לאומית (1974) לבטיחות בים — שיעור האבידות בשנה החולפת של יוון, קפריסין ופנמה הגיע כדי 45 אחוזים מכלל האבידות בים, בעוד שחלקן בספנות העולמית, מבחינת מספר האניות המפליגות בשלושת הדגלים, מגיע כדי 20 אחוזים בלבד.

בהתייחסות לגיל האניות שאבדו ב-1980 מסתבר שמכלל האבידות: 58 נבנו בשנים 1956-1960, 43 אניות ב-1961-1965, 38 אניות ב-1970-1976, 22 אניות ב-1971-1975, ו-11 אניות נבנו ב-1976-1980. ככל שהאניות יותר חדישות, ופירושו של דבר בין השאר שהן

מצוידות באמצעי בטיחות ואזהרה יותר מודרניים, מחיצות ומירב הפריטים חסיני-האש, וכן באמצעי ניווט חדישים, כן מועט מספרן ברשימת האבידות.

בדיקת השנתונים של האניות הישראליות שאבדו ב-1981 מעלה: האניה "מצדה" של צים, בדגל ישראל, שטבעה בסערה ב-28 במרס 1981 ב"משולש ברמודה" נבנתה ב-1960 (באסון נספו 24 אנשי צוות). האניה "שקמה" של צים, בדגל ישראל, שטבעה ב-25 במאי בים סוף נבנתה ב-1961 (איש מצוותה לא נפגע). האניה "ליאור" של ינור שירותיים, בדגל ישראל, ניזוקה קשה בדליקה שפרצה בה בלב ים ב-14 באוקטובר ויצאה מכלל שימוש, נבנתה ב-1964 (צוותה ניצל). במכלית להובלת כימיקלים "כימיקאל צ'לנג'ר" של חברת גדות-ים, בדגל נוחות, היתה התפוצצות ב-28 באוקטובר בקרבת חופי איטליה. היא הושטה לחוף על-ידי צוותה ויצאה מכלל שימוש. נבנתה ב-1969 (איש מבין צוותה לא נפגע). המכלית "ריבה" של חברת טרנסאסיאטיק (בבעלות הממשלה), בדגל נוחות, ניזוקה קשה בנמל אילת בעקבות דליקה שפרצה בה ב-10 בדצמבר ויצאה מכלל שימוש.



ילים: עקיבא הופמן



ילים: אורו יוסף — תקלות בים

# סיפור ימי



יצאנו לסבוב היומי, הקצין השלישי, הקצין השני ומשפחתי שהצטרפה אלינו. כך הסתובבנו, דרך שיגרה, מדי ערב, כשאנו הולכים סביב סביב, משוחחים, מספרים בדיחות ומעלים הרבה נוסטלגיה.

לא הרחק, באופק, רבצה לה סינגפור היפה. אורות הנמל החלו כבר בוהקים בשלל צבעים. דמדומי הערב נתנו אותותם ובנייה הגבוהים החלו מאפירים, דוממים.

השמש החמה חייכה חיוך אחרון והחלה אצה בדרכה מערבה, לעבר מיצרי מלקה. עוד אנו גומאים באטיות את 300 המטרים לאורכה של ה"וירגו"

השמש קפחה מעל לראשי הימאים הסינגפורים והאינדונזים שעסקו בקרצוף החלודה שבצבצה בינות לפתחי האוויר.

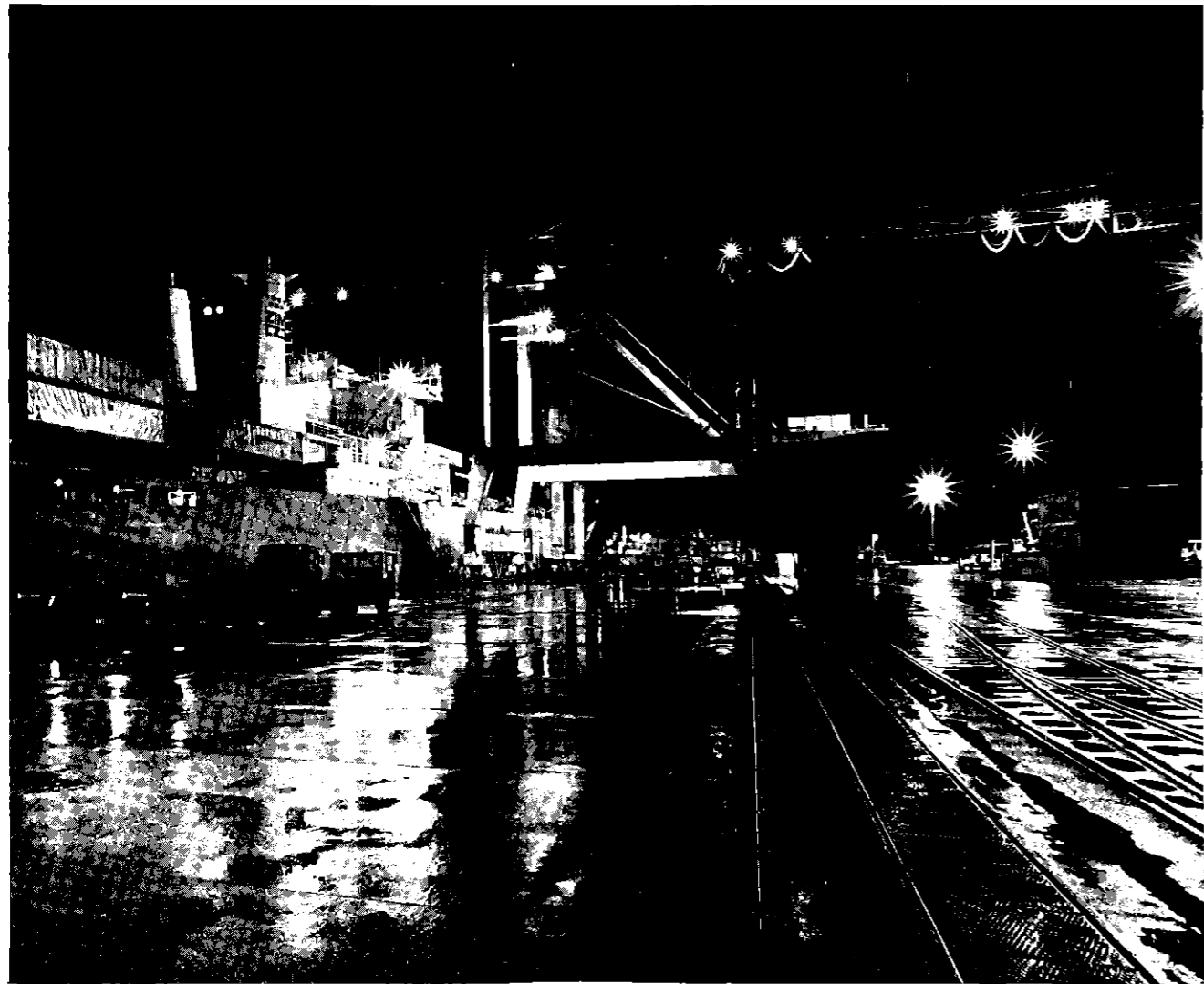
האוויר הרווי אדים הקשה עלינו, ונראה כי אנו שוחים ביס של זיעה. כל בגדינו היו רטובים אך לא ממים. כל פעולה, ולו הקטנה שבהם, גרמה להזעת יתר. למרות זאת, אף קצין ששהה באוניה לא ויתר על הסיבוב היומי שלו בסיפון.

לעת ערב הבליתו אורות האוניה והסיפון הארוך דמה לטיילת תל-אביבית טיפוסית, שפנסייה הדולקים בחוורון שיוו לה מראה יבשתי גרידא.

## היונה

### סיפור מאת: אביגל לוגסי

הסיפון הארוך, הצבוע אפור, התמשך עד קצה האופק. צבעו זהה מחום השמש, ופה ושם בצבצו נקודות חומות, סימן מובהק לחלודה הנוצרת. בקיעים בצבע שיוו לסיפון מראה של אדמה חרבה.



צילם: עקיבא חפמן

# מקום עבודה בטוח ב-100%

# קצין בצי הסוחר

להובלה הימית אין תחליף. גם כיום בונה צי הסוחר אוניות חדישות. זהו עולם של סחר חופשי. זהו העולם שבבילך!

קציני צי הסוחר נהנים ממעמד ויתרונות כמותם לא תמצא במקומות עבודה אחרים:

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

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

**בחיפה** — רח' נתן (קייזרמן) 11, ליד כיכר פריס, בימים א'—ג' 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 השמל עכשיו — זה שבבילך

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

אבקש פרטים בקשר לקורס \_\_\_\_\_

שמי \_\_\_\_\_

כתובתי \_\_\_\_\_

גילי \_\_\_\_\_

השכלתי \_\_\_\_\_

נבנתה ב-1965 (שני אנשי צוותה הפיליפינים נהרגו). האניה "רוגה" של צים, בדגל נוחות, ניזוקה קשה בעלותה על שרטון לא הרחק מסינגפור ב-26 בדצמבר ויש לראותה כאבדן מלא. נבנתה ב-1964 (צוותה ניצל כולו).

בארבעה מהמקרים מכלל אלה שהוזכרו לעיל נמצא שאפשר ליחס את התאונה ל"טעות אנוש". האניה "שקמה" טבעה משום שפיקודה, שהתחלף, לא ידע כיצד להפעיל את מערכת האיזון (מי הנטל) באניה. כך נקבע בחקירת אגף הספנות. האש ב"ליאור" פרצה משום ששכחו לכבות את החשמל בסאונה שבאניה (כלי השיט נרכש מחברה פינית) והצוות לא הצליח להשתלט על הלהבות שהתפשטו. ב"ריבה" התפשטה הדליקה מחדר ההגשה, שהמשתמשים בכירת החימום בו לא נהגו זהירות. ואילו "רוגה" עלתה על שונית אלמוגים, אף ששרר מזג אוויר נוח באזור.

שר התחבורה מינה ועדת חקירה שתבדוק את גורמי התאונות המרובות בשנה האחרונה. אנשי מקצוע בענף טוענים, כי חקירת הוועדה צריכה להתבסס בעיקר בשאלות מה הם הנהלים בצי שלנו בנושאי בטיחות, הנהלים במצבי חירום, בבדיקות העונתיות של האניות ואמצעי הבטיחות, וכד'. האם ממלאים באניות נאמנה אחר הנהלים המוכתבים על-ידי החברות ואגף הספנות והנמלים? והאם מוכשר המשרד הממשלתי לפקח ביעילות על הנעשה באניות? מבין הקרובים לנושא יש המשוכנעים, שהנעשה בתחומים אלה, בעיקר בהתייחסות לשת"י השאלות האחרונות, טעון שיפור ניכר.

## רמון

### בטוח וכייונסים בע"ת

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

**יתרונות הביטוח ב"רמון"**

א. אנו מעניקים תנאים מיוחדים ואפשרויות תשלום נוחים לכל עובדי הים בצי הסוחר הישראלי.

ב. טיפול מהיר ויעיל בתביעות עם הגשתן.

ג. ייעוץ בפוליסות קיימות שברשותך.

ד. בנוסף לטיפולנו בכל ענפי הביטוח הקיימונו לאחרונה יחידה מיוחדת ל"ביטוח חיים". כל קצין יוכל להנות מתנאים מיוחדים, ייעוץ מקצועי לצרכיו הביטוחיים ולהגות משפחתו (הסכום + סיכון), פתרון מיוחד לאבדן הכנסה במקרה תאונה או מחלה.

פרטים נוספים בכל הקשור ל"ביטוח חיים" ניתן לקבל בסניפנו בחיפה נשמח לשרתך.

הנהלת "רמון"



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

## שיר הפלגה געגועי יורד

בכית ודמעתיך זלגו, נטפו  
מרגליות ובדולח שטפו  
הרמת ידך לשלום —  
איכה הגענו עד הלום?

מלמול אהבה, נשוקים וחיבוקים  
אמרתי אחזור בלי הסוסים.  
לגלים רכבתי, ולעבודה שאפתי  
טלטולים וקרטועים חטפתי.  
הקאות ובחילות מלוא הפה  
נזרקו בבלייל עיסה רפה.

ים שקט, אי מנוחות באופק  
תמרוני געגועים לך, אהבתי לך  
שלוחה.

שמש מבצבצת, הולם לו הדופק  
שירי ארצי, אגדה. יבשה ברוכה.

קו אופק צחור שמים  
שמש זוהרת שחפים פורשי כנפים  
בליל קולות, שוחקים מרנני אל  
אליך הגענו, ארצנו ישראל.

לך הוקרנו, חיינו וזיעת אפינו  
אותך אהבנו, לך צווינו טפינו  
אותך ורק אותך  
לעולמי עד נשאר שלך  
בניך המוקירים.

לוגסי אביגל  
אלחוטאי, א.מ. אשל

אנחנו מפליגים ללא ידיעה  
מוקדמת. בלי הבנה. אין לנו צי-  
ספינות בוהקות, חדות חרטום,  
אף לא שרשרת סירות-משוטים  
קשורות בחבלים,  
כבירקון, אחר ספינת-מנוע.  
אף לא כך. אך הפלגה.  
פתאם עולה הירח, פתאם מלא, מלא  
הירח, צהוב צהוב  
שוטפים גלים של ערגה, של שמחה,  
של בינה,  
הים קרב בקצף אדוותיו, ברחש  
מימיו, בשקשוק הזרמים,  
ואתה, אם נודה, אתה שהנחת על  
החוף  
כצדף בגאות שעברה,  
מוצף בשטף גלים וסאונס בך מהדהד  
מפליגים,  
בוקר סערה.

כמעט נוצר רושם של הפלגה, ובעצם  
מסע עם הים.  
בכל זאת הפלגה.  
בכל זאת מים, רוח, חול,  
ומערבלת וירוקת סתורה.

בכל זאת קונכיות ריקות מתוכן,  
רכיכות מיבשות,  
בכל זאת ים.  
ואתה מפליג אף אם אינך החותר.  
לא תמיד תהיה החותר.  
עומק הבינה.

אילן שיינפלד

ומשתרכים להנאתנו ולפתע ממעל,  
מאיר-שם, נחתה יונה אפורת כנף, צללה  
לה לסיפון הפלדה כאבן ממרומים.

פרפור ורעד אחרון תקפו את גופה  
הדואב. עיניה הביטו בבהלה לכל עבר,  
שואלות בתקוה: האם בידי ידידים  
נפלת?

ימאי סיני קפץ וכחרף עין היתה  
היונה בידו, כשהיא מפרפרת וראשה  
נמתח לכל עבר בתחינה "הצילו".  
הסיני, שארוחת חינם נפלה לידו, החל  
מורט את נוצות זנבה, כשלפתע הבחין  
בכתב לא ברור הכתוב סינית.

מיד רץ אלינו, מראה את היונה ואת  
נוצותיה. כנפי היונה, שהיו חתומות עד  
לאותן שניות, נפרשו ובינות לאניצי  
הנוצות התגלתה התעלומה.

כתב סיני צפוף, בהיר אך חד לעין,  
התגלה כתוב על כנפי היונה מצידן  
הפנימי וכן על זנבה הפרוש.  
מהרתי לאחוז ביונה וקראתי  
למלצר הקבינות הקורא וכותב סינית.  
בקשתי הסבר ופשר לכתוב.

הוא החזיק ביונה, פרש כנפיה  
ובמלמולים החל מסביר לנו: "היונה  
נשלחה משדה הקרב בקמבודיה. אנשי  
הדרום ביקשו עזרה רפואית וכלכלית.

לא נותר בידיהם כלל אוכל, ילדיהם  
רעבים ללחם, רבים מהם גוססים. אנשי  
הכפר נרצחו בידי הויטקונג ונותרו  
בחיים רק ילדים מזי רעב. מספר נשים  
שניצלו ויתרו על ארוחתן האחרונה, על  
מנת לצפות לישועה. בזנב היונה נרשם  
שם הכפר ומקומו המדויק."

"להחזיר או לבשל" — ממבטו של  
הסיני יכולנו להבין כמה תאב היה  
לאכול את היונה. לקחתי את היונה  
מידי הסיני, השקיתי אותה במים  
וגרגרי סולת שהיו במטבח. אט אט,  
לאחר מנוחה, בעודי מביט בה והיא בי,  
שקעה בנמנום ובגרגור שקט. עין  
תורנית למשמרת והשניה אט אט  
נסגרת-לא-נסגרת.

במוחי החלה מבצבצת הבעיה: מה  
לעשות עם היונה? לבסוף אמרתי  
לנוכחים: זו יונת דואר, אם כן נמסור  
אותה לבית-הדואר המקומי.

היה באוניה סיני שגמר את החוזה  
והחלטנו לתת אותה בידו. הימאי לקח  
את היונה ומסרה לבית הדואר  
המקומי. שם קבלוה בשמחה, קראו את  
המסר, ושעה לאחר מכן מרטו את  
שארית נוצותיה ובישלוה...

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, Haatzmout 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 : 46867, 46714, 46663

מריקו שיפינג לימיטד

MARICO SHIPPING LTD.

בת-גלים / חיפה רחוב פנת'גן 2, ת.ד. 8005  
2, Pinat-Gan Str., P.O.B. 8005 Bat-Galim/Halfa  
TELEX 46649, TEL. 520941-2-3



מפעילי אניות  
Ship Operators



גדוטי-ים בע"מ  
מיכליות לכימיקלים

רח' שלום עליכם 22, ת"א 61030  
ת.ד. 3196 • טלפון : 286262  
מברקים : גדוטי-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

חברת לים בטמ  
LAYAM CO LTD

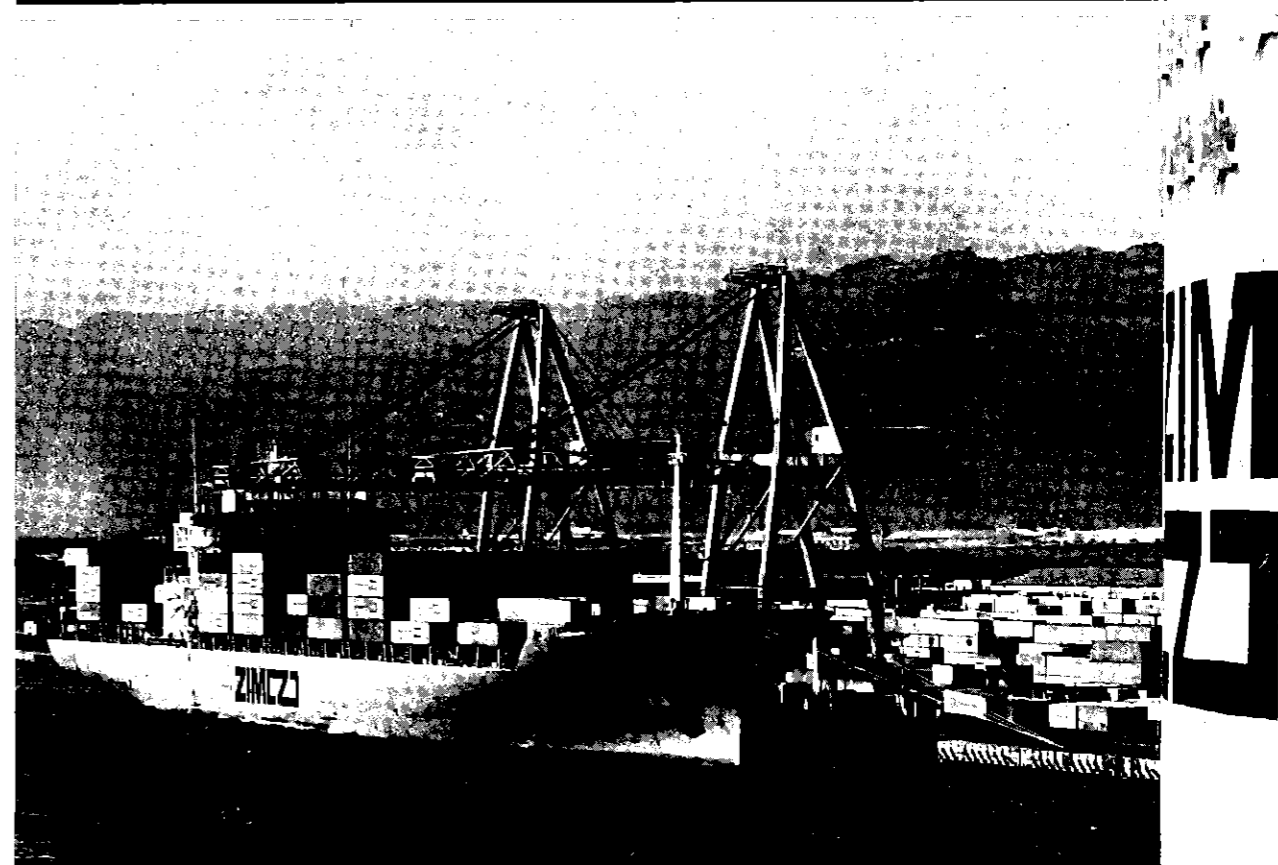
אספקה לאניות — לסגל הדיפלומטי —  
כוחות האו"מ — חנויות פטורות מכס

משרד ראשי : חיפה, שד' פליים 9, 7, טלפון : 04-668364-9  
סניפים : ירושלים : טלפון : 02-225852 — 227749  
תל-אביב : 03-283720 — 286342  
אשדוד : 055-31981 — 21530  
אילת : 059-73159 — 73150



אברהמי מאיר — הולדת בן  
מכ"ר הק משה — הולדת בת  
קצין חשמל אמיר משה — לנישוואין  
ר/ח פרילינג אריה — בר-מצוה  
אלחטאי קרטוש גבור — הולדת בת  
עופר בן-עטר — בר מצווה  
לוי טלי — בת מצווה  
מדר יחיאל — הולדת בת  
מכ"ר בנדרסקי אריה — בר מצווה  
אלחוטאי בוחבוט מאיר — הולדת בן  
ר/ח גיורא אשכנזי — בר מצווה  
מ/1 עמרם אזולאי — הולדת בת

1/ח מדינה שלמה — הולדת בת  
מ/1 מרקוביץ יוסף — הולדת בת  
ח/3 ברוך זאב — הולדת בת  
ח/2 גרינברגר מרדכי — הולדת בן  
חשמלאי ראשי אסרף יצחק — הולדת בן  
מ/ר אביטל שרל — הולדת בן ובת מצווה  
ח/1 מייזלס מאיר — בת מצווה  
אלחוטאי יקיר מרדכי — הולדת בת  
ר/ח נברוצקי זאב — תאומים  
מ רירחמיאל פיינברג — נשואי הבת



צילום: עקיבא חופמן