

בטאון קצין-הים הישראלי

בהוצאת האיגוד הארצי
לקציני-ים

חיפה, רח' הפרסים 22 ת.ד. 9512
טלפון: 04-512231-2
04-524288-9
מברקים: איסופגרם
מיקוד: 35662

THE ISRAELI SEA-OFFICER UNION

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

גליון מס' 26
תמוז תשמ"ו
יולי 1986

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

מזכירת המערכת:
אורנה שלמן

גר קה: חוה רשף
סיוור והפקה: תירוש בע"מ

הסתדרות הכללית של האגודים בארץ ישראל
הסתדרות לקציני-ים
האיגוד הארצי לקציני-ים
ת.ד. 33896 חיפה, ישראל - רחוב הפרסים 22
טל. 04-512231-2
ועדת הבחירות

רשימת המועמדים

לבחירות למועצת קציני הים 1986

ועדת הבחירות אישרה את המועמדים לבחירות
למועצה 1986 של האיגוד הארצי לקציני ים

האריכי הבחירות לאיגוד הארצי לקציני-ים יתקיימו במועדים
הבאים:

בחיפה: 24 ביולי; 28 באוגוסט; 25 בספטמבר
בין השעות 09.00 - 14.00

הבחירות יתקיימו במשרד אירגון הגימלאים, רח'
דרך העצמאות 7, קומה ג' (משרדי "צים")

באשדוד: הבחירות יתקיימו במועד אחד בלבד - 28 באוגוסט -
במשרדי התחבורה, בעירוף הנמל, ביתן מס' 6
בין השעות 09.00 - 14.00

באילת: הבחירות יתקיימו במועד אחד בלבד - 28 באוגוסט -
בדירת האיגוד, רח' ששת הימים, 17/20
בין השעות 09.00 - 14.00

ואלו שמות המועמדים (לפי חטיבות):

| רבי-חובלים | מכונאים ראשיים | קציני סיפון | קציני מכונה |
|---------------|----------------|-------------|------------------|
| גיא גילרון | שרל אביטל | אברהם אלטר | עמרם אזולאי |
| ישעיהו גרומן | שלמה אלימור | מרדכי חבר | משח אייזנברג |
| מרדכי דרוקר | יעקב אמתי | מומי חזן | אשר אסבאן |
| אברהם זייד | חיים אשכנזי | יגאל מאור | שלמה גרניש |
| דורון טריפון | יוסף הירשפלד | עמוס פביאן | יואל דוד |
| הלל זערי | אברהם לוי | סעיד קטיש | יעקב דרימר |
| דוד כהן | יחזקאל נקר | מוטי רוזין | משה חיון |
| אפרים מרקוביץ | ארז עברי | אלי רומנו | אפרים ליכטנשטיין |
| קורנל פלדמן | צפניה שכטר | שמשון שרעבי | אברהם מערבי |
| יעקב פרקש | רם שמע | קציני משק | משה ניצני |
| דוד קריץ | | יהושע שפירא | דב פאר |
| חיים שחם | | | אברהם קדושי |
| | | | קציני אלוט |
| | | | אדגר גרינברג |
| | | | דוד יחזקאל |

רח' ראובן אילן

ברכות

לימ"ר 2/ יוסף אבוטלחא - להולדת בתו
לימ"ר 1/ משה חיון - להולדת בתו
ליח"ר 1/ שלמה מדינה - להולדת בנו

לימ"ר 1/ עופר בן-עטר (הבן) - לנישואיו
ליק"ר 1/ יעקב גרינברג - לנישואיו
לר"ח אלכסנדר גרסון - לנישואיו

לימ"ר ארז עברי - בהגיע בנו למצוות
לימ"ר יעקב מור - בהגיע בנו למצוות
ליח"ר מאיר מייזלס - בהגיע בנו למצוות
ליח"ר דובי כפיר - בהגיע בנו למצוות
לימ"ר 2/ מיכאל בן שימול - בהגיע בנו למצוות

לימ"ר מאיר לנגל - להולדת שני נכדיו



התנצלות

במדור ברכות בגליון מס' 25
נפלה טעות:

לחיים זיתון נולה, בן, ולא בת,
כפי שפורסם בגליון הקודם, ואנו
מתנצלים על הטעות.



דו"ח מזכירות

מאת מזכירי חטיבת ר/ח רמ"ר:
ר/ח אפרים מרקוביץ, מ/ר ארז עברי
ומזכירי חטיבת הקצינים:
ח/ר אלי רומנו, רכ"ר יהושע שפירא

דו"ח זה הוא למעשה, סיכום פעולות האיגוד במשך הקדנציה האחרונה, שכן הבטאון הבא של איגוד קציני-הים יצא לאור רק לאחר התכנסותה של המועצה הנבחרת הבאה - בעוד מספר חודשים.

השנתיים האחרונות היו, ללא ספק, הקשות ביותר שידע צי הסוחר הישראלי מאז תחילת קיומו, ועל כך אין צורך להרחיב את הדיבור.

השפל העולמי הכללי בספנות, שהגיע אף אלינו, מחד, והמשבר הכלכלי החמור שפקד את מדינת ישראל לאחר פרשיית "מניות הבנקים" מאידך, גרמו לכך, שמצאנו את עצמנו נאבקים לא למען השגת שיפור תנאי עבודתנו אלא על עצם קיומנו כקצינים ישראלים על אניות ישראליות.

המשבר החריף של "צים", אשר התבטא, כלפי חוץ, בשינוי תכופ של חברי מועצת המנהלים, וכלפי פנים - בחוסר מדיניות

ברורה של הנהלת החברה, גרם לאי-שקט, לתסיסה ולחרדות בקרב עובדי "צים" במגורים השונים (עובדי חוף, ימאים דירוגיים וקצינים).

השמועות השונות שהופצו חדשות-לבקרים על כוונות הנהלה להפוך את החברה לחברת חכירות ולהפטר מהבעלות על אניותיה (לפחות אלו הישראליות), לא עזרו לרומם את מצב-הרוח. מדיניותה הפסיבית של ממשלת ישראל, בהקשר לצי הסוחר, תרמו (באופן שלילי) להרגשה הרווחת בקרב ציבור יורדי-הים שלנו, שלא ממשרד התחבורה תבוא הישועה.

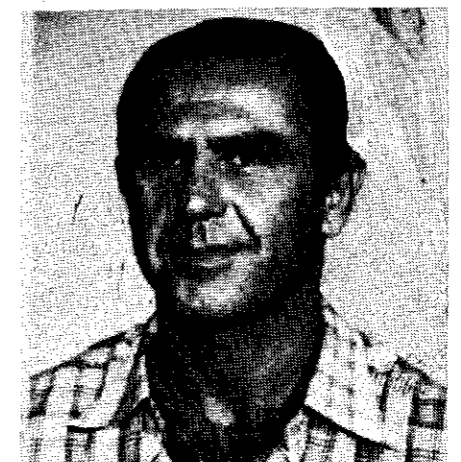
כך מצאנו את עצמנו אנו, מזכירי איגוד קציני-הים, כגורם היחיד אשר מעוניין בפועל לשמור על הישראליות של צי הסוחר הישראלי, ולא לתת לספנות העברית להפוך לספנות של בעלי אניות ישראלים אשר מעסיקים באניותיהם רק ספינים זרים.

אנו משוכנעים, שאילמלא הצורה הנחרצת שבה פעלנו, כי אז רבים מחברינו היו מוצאים את עצמם מחוץ למערכת הספנות, ללא פיצויים ויתכן גם שללא כל תעסוקה חילונית (בגלל המצב הקשה במשק הישראלי כולו).

דווקא ה"מיליטנטיות" שלנו הוכיחה את עצמה כגורם היחיד אשר הצליח לבלום את מרוצו של צי הסוחר שלנו לקראת אבדנו המוחלט.

להלן מספר דוגמאות להמחשת דברינו אלה:

1. כאשר הנהלת "צים" החליטה להעמיד את ה"ימה" למכירה, היינו הגורם היחיד בשטח אשר "נעמד על הרגליים" האחריות" ולא הסכמנו להורדת הקצינים מהאניה, אלא לאחר שקיבלנו



ר/ח אפרים מרקוביץ

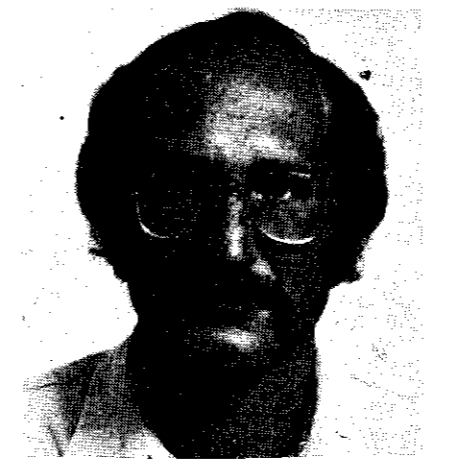
אישורים מוחלטים, ששום קצין ב"צים" לא יפגע מכך. נוסף לכך הבהרנו, שאניה זו לא תופעל בשום אופן ע"י גורמים זרים. הבהרנו זאת ע"י איום ברור ותקיף, שאם תנסה הנהלת צים להפעילה באמצעות קצינים זרים, אזי נשבית את האניה בכל האמצעים העומדים לרשותנו.

2. גם במקרה ה"דגן" לא הסכמנו להורדת הקצינים מהאניה, אלא לאחר שביטלה בכתב הודעת החברה על רצונה ל"צמצם", כלומר לפטר קצינים בעקבות מכירת האניה.

3. לאחר שנודע לנו על מכירת ה"איריס" וה"נרקיס" (אשר לצערנו, אי-אפשר היה לטעון, שיש מקום להמשיך ולהפעילן - בגלל ההפסדים הכבדים שגרמו לחברה), הודענו להנהלת "צים", שאם ינסו למכור עוד אניה אחת ללא תיאום מוקדם איתנו - יהיה זה טופה של החברה, בבחינת "תמות נפשנו עם פלישתים".

לנו ברור לגמרי, שתגובותינו הנ"ל היו בין הגורמים החשובים ביותר למניעת "מכירת חיסול" מסיבית של אניות "צים" למפעילים זרים למיניהם ולחברות-בנות סמויות.

4. כאשר חברות הספנות - ולצערנו בשיתוף-פעולה מלא עם משרד התחבורה - עמדו על סף הצלחתו במגמתן להביא לחיסולו של המכון להכשרה ימית, שוב היינו אנו אשר ב"השתוללותנו" הצלחנו (והפעם בעזרתו הפעילה של האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות) להביא לידי דחיית רוע הגזירה, ויתכן מאוד שפסק-הזמן שהמכון קיבל יאפשר אמנם את המשך קיומו, שכן בינתיים, חל, לדעתנו, שיפור במצבה הכללי של הספנות.



מ/ר ארז עברי

5. מאבקנו חסרי-הפשרות למען הובלתם של מצריי החקלאות הישראליים באניות ישראליות נתן סוף-סוף את פירותיו הראשונים, וכימים אלו הוזמנו כל ה"מיומי" של הספנות בארץ לטכס הנפת דגל ישראל במקום הדגל הבריטי על שתי האניות העוסקות באופן קבוע בהובלת מטעני אגרוסקו.

ברצוננו להזכיר כאן לכל החברים, כי במסגרת מאבקנו זה ספגנו קיתונות של רותחין ממנכ"ל מינהל הספנות (אותו מנכ"ל שמתיימר עכשיו, כי הוא ומשרדו הם שתרמו להעברת האניות לדגל ישראל). כמובן, נאלצנו לעמוד בפני תביעות משפטיות קשות, שחלקן כוונו באופן ישיר נגד מזכירי האיגוד. למרות כל זאת, הצלחנו בטקטיקה שבה נקטנו (ושוב, בעזרתו הפעילה של יו"ר האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות) לא רק להביא לידי "הסכמתה" של אגרוסקו להוביל את מטעניה באניות ישראליות, אלא אף לעמוד בפני כל התביעות המשפטיות ללא הוצאה כספית כלשהי עבור עורכי-דין.

6. במסגרת מאבקנו למניעת פיטוריהם של חברינו, די להסתכל סביב ולראות מה קרה בשנתיים האחרונות במגורים שונים במשק הישראלי (לדוגמה,

אל-על, אתא, מספנות ישראל וכו'), בענף הספנות בישראל (פקידי-צים, ימאים דירוגיים) וכן מה קרה בציי הסוחר של מדינות המערב (אבטלה חמורה של מאות קצינים בכל מדינה ימית).

כאשר מביאים בחשבון, כי בתקופה זו לא פוטר באופן דומה אף לא אחד מחברי איגוד קציני הים - נראה לנו כי זה הישג מרשים, שאנו רשאים להתכבד בו.



ח/ר אלי רומנו



7. גם באשר לתנאי עבודתנו, כאשר אנו משווים את מצב שכרנו (בפרט כאשר מדובר בשכר הפנסיוני) לזה של שאר המיגורים במשק הישראלי - אין לנו במה להתכייש. אמנם, אין השכר מגיע עדיין למה שמגיע לנו עבור עבודתנו המיוחדת ותנאי חיינו הקשים כקצינים, ועל-כך נטוש בעצם ימים אלה מאבק חריף בינינו לבין איגוד חברות הספנות. אך למרות זאת, עובדה היא, כי הצלחנו גם בנושא זה יותר מרוב המיגורים האחרים (ושוב לדוגמה: פקדי "צים").



כלכל/ר יהושע שפירא

8. בין הגורמים שתרמו רבות להצלחת מאבקינו השונים אנו מייחסים חשיבות עליונה לעובדה, כי בשנתיים האחרונות היו היחסים ושיתוף-הפעולה בין שתי החטיבות באיגוד מצויינים. חילוקי-הדיעות בינינו (כשהיו כאלה) נשארו בבית, והצגנו תמיד חזית אחידה כלפי חוץ.

באחרונה גם הצלחנו, יותר מאי-פעם, להשיג שיתוף-פעולה אקטיבי מצידו של יו"ר האגף לאיגוד מקצועי בהסתדרות, ויש להשתדל מאוד להמשיך ולהעמיק נטייה זו - כמובן לא על חשבון ויתורים בעניינים שהם חיוניים לקציני-הים.

לסיכום, לדעתנו, לעולם לא תוכל מזכירות האיגוד להגיע לסיפוק מלא של כל השאיפות של החברים, אך לאחר שהצלחנו לצאת בשלום מהתקופה הקשה האחרונה נראה לנו, כי עלינו על דרך-המלך ויש רק לדאוג לכך שלא נחליק ממנה שנית אל הברז.

אנו מאחלים למועצה הבאה ולמזכירות הבאה (ויהיו החברים בהן אשר יהיו) הצלחה בתפקידם, ומברכים את כל חברינו, שנוכח לתקופה של התפתחות מהודשת של צי הסוחר הישראלי ולקידום מהיר לקציני-הים שלנו.

כמה הבהרות

מקצועי הוא לשמור על זכויות חברינו - זכויות הפרט ממש כזכויות הכלל - ואין אנו מאמינים בעריפת ראשיהם של מעטים למען רבים.

זכותו של כל חבר לקבל את מלוא עזרתה של המזכירות. לא ננהג "איפה ואיפה"; נאבק באותה מידה למען "מספרים" ו"לא מספרים"; נתמוך גם באנשי "פרוייקטים" וגם באנשי "לא פרוייקטים"; לא נסכים לפיטורי "זקנים" ו"מיותרים" כשם שלא ניתן ידינו להשלכת קצינים שאינם מתאימים ל"פרוייקטים".

מן הראוי לזכור: שמונת החברים המרכיבים את מועצת האיגוד הם שמונו לייצג איש את חטיבתו ומקצועו; אנו מזכירי האיגוד, מייצגים את כלל המחלקות, את כל החטיבות והמקצועות. אנו מנווטים בפועל את דרכם המקצועית של כלל קציני-הים בישראל. כך נהגנו בעבר - כך נעשה גם בעתיד. אם דרכנו נראית לכם - אל תוותרו על זכותכם, בעצם, הרי זוהי גם חובתכם הבסיסית, ובואו כולכם להצביע בבחירות.

אבל, ראה זה פלא: במרוצת כל החודשים שחלפו, בתוך כל המאבקים אשר ניהלנו הן באחרונה והן בתקופות קודמות, לא טרח איש מן "המבטיחים" הללו לבוא לאיגוד ולהציע עצה, עזרה או אפילו מלה טובה למזכירות הנוכחית.

בהיבט - שוב, לקראת הבחירות - אנו שומעים זמירות אחרות מחברים נוספים. הם טוענים, כי יש "ללכת לקראת חברות הספנות" או, במילים אחרות, להסכים לפיטורי קצינים ולהוצאתם מן המערכת כדי "להקל על המעסיקים" וכך להבטיח את המשך קיומם הרווחי. דעת המזכירות בנושא זה היא חדימשמעית: יואילו נא הטוענים זאת להוכיח מנהיגות, להראות דוגמה אישית - ויתנדרבו להיות ראשונים לפיטורים. מזכירות זו לא נתנה ידה ולא תיתן יד גם בעתיד לפיטורי קצינים. הנימוק, כי כך אפשר יהיה להבריא את חברות הספנות ולקדם את טובתן של ציבור הקצינים כולו, אינו מקובל עלינו. תפקידנו, כעומדים בראשו של איגוד

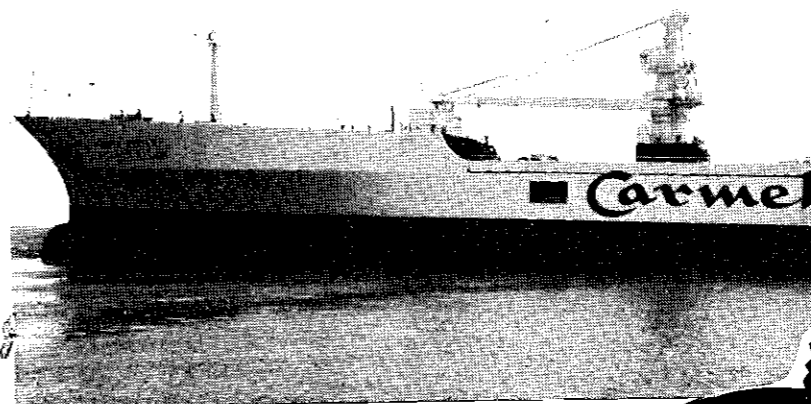
מאת יהושע שפירא ואלי רומנו

לקראת הבחירות הקרובות ובאות, ברצוננו להבהיר לציבור הקצינים כמה נקודות, אשר עלו באחרונה על סדר היום הציבורי:

כאשר נכנסנו לפני שנתיים לתפקידנו כמזכירי האיגוד, מצאנו עצמנו בעיצומה של אחת התקופות הקשות ביותר לספנות בכלל ול"צים" בפרט. הבעיה העיקרית, הראשונה במעלה, עימה נדרשנו להתמודד לא היתה מוכרת כלל בכל שנות קיומו של ציהסוחר הישראלי - אבטלת קצינים. מתוך כך, צצו ועלו גם מאבקים חדשים בנושאים שעד אז נחשבו עניין שבשיגרה: קידום בדרגות, הבטחת תקופת תעסוקה שנתית, פתיחת קורסים במכון, דמי המתנה, דמי מחלה, חידוש בדיקות רפואיות וכו'. בכל אלה לא נדרש האיגוד להתערב במשך שנים ארוכות, אולם עקב השפל אשר השתרר באחרונה בספנות העולמית בכלל ובישראלית בפרט - ניסו חברות הספנות (והן ממשיכות לבסות) להתחמק ככל האפשר מתשלומים ומאחריות.

אם אכן טיפלנו בהצלחה בבעיות אלה, אם עלה בידינו למצוא פתרונות קבילים - לא אנו נקראים להשיב על שאלות אלו, אלא אתם, חברינו, ציבור הקצינים. אתם נקראים לחרוץ את "דיננו" בבחירות הקרובות. וגם לא היינו מטריחים אתכם בשאלות אלו אילמלא התפרסמו בעת האחרונה ונפוצו בקרב חברינו אי-אלו איגרות המלאות הבטחות כרימון בנושאים של "פנסיה מוקדמת", "קידום", "נגד פיטורים", "נגד קיצוצים", "בעד תוספות שכר" לקבוצה זו או חטיבה אחרת ועוד מיני הבטחות שונות ומשונות. כל בעלייה הבטחות אינם טוענים, כי המזכירות המכהנת כיום לא פעלה בכל הנושאים הללו, אלא שהם, המבטיחים, "יעשו זאת טוב יותר".

שוב מתנוסס דגל ישראל



מאבקו חסרי-הפשרות של האיגוד למען הובלתם של מוצרי החקלאות הישראליים באניות ישראליות נתן סוף-סוף את פירותיו.

ובימים אלו הוזמנו כל ה"מירומי" של הספנות בארץ לטכס הנפת דגל ישראל במקום הדגל הבריטי על שתי האניות העוסקות באופן קבוע בהובלת מטעני אגרקסקו.





מחשבות לבחירות

אני מנצל במה זו, כפי שניתנה ההזדמנות לכל חבר וחבר באיגוד להביע את דעותיו והשגותיו לקראת הבחירות העומדות בפתח.

כידוע, שלוש השנים הבאות יהיו לא פחות גורליות לעתידנו מאותן שלוש השנים שחלפו, שבהם כיהנו, ידידי ר/ח אפרים מרקוביץ ואנוכי, כמוזכירי החטיבה באיגוד.

איני רוצה להלאות אתכם בפירוט הציפיות שהיו לי עם כניסתי לתפקיד וכן בהישגים שהישגנו בקדנציה זו. כל אחד, על-פי אמונתה המידה ויכולת השיפוט האישית שלו, ידע לשפוט את מעשינו. אך דבר אחד ודאי: השקענו הרבה רצון, מרץ, ניסיון אישי וזמן בכדי לשמור על הקיים ולנסות להיטיב את מצבנו על כל שלוחותינו.

לאור השפל השורר בספנות העולמית, והמצב הכלכלי בארץ, כאשר הסיסמה המהלכת היא, ססוד ההצלחה בשיקום חברות היא "פיטורי עובדים", יכול כל אחד מאיתנו להסתכל סביבו בשקט ולומר, שאין עוד הרבה סקטורים במדינה שבזמנים כאלה הגיעו להישגים כשלנו.

אין היום חבר חטיבה הנמצא ברשימה של לשכת העבודה כמבקש עבודה, וישנן כמה חברות המחפשות אנשים לפיקוד על אניותיהם - אנו יכולים לראות זאת כאחד ההישגים שלנו.

ההחלטות במועצה האחרונה נתקבלו ברוב מוחלט - ואפילו פה אחד - של כל 8 חברי המועצה.

אין ספק, שהמוזכרים, ארו עברי ואנוכי, היינו חופשיים לפעול בצורה נמרצת וחסרת היסוסים, מתוך ידיעה וביטחון שלא אורבים לנו "מחפשי כסאות" בתוך המועצה. מוזכר אשר אינו נהנה מגיבוי של מועצה מגובשת אינו יכול לפעול באופן חופשי. כל החלטה שלו צפויה ל"ניסיון הפיכה" של חבר מועצה, אשר חומד את ה"כסא" לעצמו, ובסופו של דבר סובלים חברי האיגוד מחוסר תמיכה נמרצת של מוזכירי האיגוד - דווקא כשהם זקוקים לה ביותר.

המסקנה המתבקשת היא, כי מי שמעוניין לראות אותי שוב כמוזכיר האיגוד, או לפחות כחבר מועצה בעל השפעה, חייב להביא בחשבון, כי אם יבחר רק בי ולא בחברים המזוהים איתי ועם השקפותי - לא עשה ולא כלום.

לסיכום, אציג בצורה מתומצת את השורה התחתונה של רשימתי זו:

אותם חברים, אשר אינם מעוניינים בהמשך כהונתי כמוזכיר, מוטב להם שלא לבחור גם במועמדים אשר ידועים כתומכי וכמוזוהים עם השקפות עולמיות.

לעומת זאת, החברים אשר מעוניינים להמשיך ולראות בי את מוזכיר האיגוד, או לפחות חבר מועצה בעל השפעה על מדיניות המוזכרות, יחטיאו את מטרותם אם יבחרו רק בי מתוך קבוצת המועמדים המזוהים עם ארו עברי ואיתי ולא בחברים נוספים מתוך קבוצתנו.

בציבור קטן ומיוחד כמו זה שלנו, לא מצאנו לנכון להפיץ חזר עם רשימת מועמדים, תמונת וכו', אבל כל חבר המעוניין בכך, יכול לפנות אל מ/ר ארו עברי או אלי ולקבל מאיתנו את שמות המועמדים אשר תומכים בנו ומזדהים עם גישתנו ועם תפישת עולמנו באשר לעניינינו של איגוד קצינייהם.

באשר לסעיף א', די אם אציין, כי פורסם ע"י חברים מסויימים, שבשנה האחרונה הייתי בהפלגות למשך "8" חודשים. לצערי הרב, דווקא בשנה האחרונה הפלגתי 10 ימים בלבד, ובסך הכל, במשך כל 4 שנות כהונתי כמוזכיר הפלגתי כ-6.5 חודשים, כלומר ממוצע של חודש וחצי לשנה. אני חוזר בזאת על דעתי, כי מוזכיר חייב להפליג בממוצע חודשיים בשנה, על-מנת להמשיך ולשמור על קשר ישיר עם המקצוע ועם החברים ולהיות מסוגל להבין את בעיותיהם האמיתיות והיום-יומיות של רבייה החובלים והמכונאים הראשיים באוניות.

אין ברצוני להמשיך ולהתייחס כאן לשקרים אחרים, אשר לפי השמועות הופצו אודותי, אך אני מודיע בזאת, כי כל חבר חופשי לפנות אלי ולשאול אותי ישירות בכל נושא שמטריד את מנוחתו - כאשר לשמועות שמעו בנוגע אלי - ואני מבטיח לתת לכל אחד תשובות חדיש-שמעיות, מדוייקות וניתנות לבדיקה מיידית (לדוגמה, בקשר לנושא ההפלגות ניתן לברר במשרד התחבורה או במשרת הגבולות).

בנוגע לסעיף ב', ברצוני לחזור ולהבהיר באופן חד-משמעי, לידיעת כל החברים, כי הבחירות הן למועצה ולא למוזכרים. את המוזכרים בוחרים וממנים חברי המועצה. גם חבר שמקבל (באופן תיאורטי) 100% של קולות הבוחרים, לא יהיה מוזכיר אלא אם יבחרו בו רוב חברי המועצה. לפיכך, כאשר אתה ניגש לבחור את חברי המועצה, עליך לדעת את מי ברצונך לראות יושב בכסא המוזכיר. מי שהיה מרוצה מצורת התיפקוד הכללית של המוזכרות הנוכחית, חייב לזכור, כי לא היינו יכולים לפעול כפי שפעלנו, אילמלא נהיינו (שני המוזכרים) מגיבוי מוחלט של המועצה. אזכיר כאן, כי אנו, ארבעת רבייה החובלים חברי המועצה האחרונה, יחד עם מ/ר ארו עברי, היינו מתואמים בינינו בדעותינו ובתפישותינו והיוונו רוב של 5 מתוך 8 חברי המועצה. עלי להוסיף עוד בסיפוק, שבדרך-כלל רוב

מאת: ר/ח אפרים מרקוביץ מוזכיר החטיבה

לאחר ארבע שנות כהונה בתפקיד מוזכיר החטיבה (שנה אחת בקדנציה הקודמת ושלוש שנים מלאות בקדנציה הזו), איני סבור שיש מקום לכך שאנסה ברשימה זו לשכנע את החברים להצביע עבורי. כל חבר חטיבה יכול היה להיווכח במשך ארבע שנים, כיצד תיפקדתי בפועל כמוזכיר האיגוד. אותם חברים, אשר אינם שבעי-רצון מפעולותי, או שמעדיפים מועמד אחר תחתי - בוודאי לא ישובנעו לחשוב אחרת בעקבות כתבה אחת בבטאון. כמריכך, ברור לי, שכל אותם חברים אשר מרוצים מהאופן בו פעלתי במשך 4 השנים האחרונות, או שאינם מכירים מועמד שהוא - לדעתם - טוב יותר, יבחרו בי למועצה הקרובה, גם ללא שאטרה לעשות לעצמי תעמולת בחירות.

בכל זאת, החלטתי להביע בכתב את דעתי לקראת הבחירות הנוכחיות - וזאת, משני טעמים:

א. במסגרת נסיון-הנפול, שנעשה לפני כשנה ע"י מספר חברים חסרי-אחריות, אשר ניסו למוטט את המועצה והמוזכרות מבפנים, הופצו, בין השאר, שקרים בעניינים הנוגעים לי אישית ואשר לגביהם אני מרגיש צורך להראות את האמת ברבים.

ב. שמעתי לא פעם, שחברים רבים טוענים, שהם מרוצים מתיפקודי האישי כמוזכיר, אך לדעתם יש להחליף חלק מחברי המועצה, הידועים כתומכי ברצוני להסביר ולשכנע ברשימה זו, כי שום מוזכיר - אני או כל אדם אחר - לא יוכל לפעול כהלכה, אם לא יהיה לו גיבוי מלא של המועצה ושל שותפו למוזכרות החטיבה. תנאי הכרחי וראשוני להצלחתו של האיגוד הוא, שהמוזכרים יהיו מתואמים ביניהם וכי יהנו מגיבוייה של המועצה.

אחת הסיבות שאיפשרה למוזכרות הזו לפעול בנחישות הדעת לעומת מוזכרות בעבר, היתה הגיבוי המלא שניתן לנו מחברי המועצה. אנו, מספר חברים וידידים בעלי דעה ותפישת עולם משותפת, נכנסנו למועצה ופעלנו על-פי הנחיות ובשיתוף-פעולה מלא עם רוב חבריה.

אם חברי החטיבה ירצו בקדנציה הבאה לראות אותנו ממשיכים את פעולותינו כפי שפעלנו בקדנציה זו, אני משובנע שכל אחד מכם יודע מי מבין המועמדים לבחירות מוזהה איתנו.

לבסוף, אני מקווה, שכל אחד מהחברים משלוחות הים, החוף והגמלאים ינצלו את זכותם וימלאו את חובתם ויטריחו עצמם לבוא ולהצביע בבחירות אלו.

מ/ר ארו עברי



דהגדה לבית צימ



מאת רח דוד קריץ

במדינה קטנה ועניה השוכנת לחופי התכלת של ים האהבה חברת ספנות עטירה התעוררה והחליטה לצעוד עם הקידמה. יגעו חכמיה משופעי הדמיון וחשבו מנהליה בעלי החזון ולאחר מחקרים מעמיקים "פרויקט גיבוש צוותים" נמצא מתאים.

ההתלהבות לרעיון הדיקה את כולם ואפילו האיגודים נתנו הסכמתם, גילויים נפלאים של חריצות והתמדה, לבלרי המחלקות נטשו דוכני הירקות ובקרב אנשי הים מהפכה נדירה ממש התחוללה מלחים וקצינים איישו הספינות בתאום הדדי של השקפות ודעות, גם תחביבים משותפים, טעמים דומים ואפילו תסרוקות ובגדים זהים.

וההצלחה הכבירה כמובן לא בוששה: דרוגים ואחראים איש אל רעהו כאחים אוהבים, פרוץ העבודה מרקיע שחקים וההוצאות שוקעות למעמקים. מרוב מסירות וחדוות העשייה, לעתים אף נשכחת הארוחה וכדי לבצע המשימות מתנדבים גם לוותר על החופשות. ונותרה רק הבעיה לאחראים לצנן מעט התלהבות האנשים שבהגעה לנמל מבטחים יסכימו הנשואים לפגוש היקירים.

ממש אידיליה ואגדה יפה, חבל שאישם העיבה עננה צהובה: באחד הקווים ארבעה קברניטים משרתים, שלושה מחוספסים מעיזים ומלעזים כי המלחים העליונים בתאים מסתתרים והסיפונים המיותמים זועקים ומחלידים. רק הרביעי בחבורה - והוא עם המחוננים נמנה - בהבינו את נפש המונונים השכיל לשמור על כבוד הממונים. אצלו תמיד שמחים ומתורננים, כי בגבינות ויינות ישקט הטרוניות.

ולאלו מכס השואפים להשתלב בפרויקט רבי'היקרה, עצותי אתן ללא תמורה:

- התהלכו באניה כשעיניכם פקוחות ובכיסכם קוביות שש'בש מרשרשות והיו מעוניינים ונכונים בכל'עת לפתוח במשחק עם כל דכפין.
- מלאו אסמיכם בהרבה תירוש, מיני גבינות ופיצוחים לרוב, השתדלו שהבחורים יהיו מבסוטים ואל תדאגו אם המחסנים מטונפים.
- בפגישות עם היועצים הפגיוו בעקומות וגראפים, עם הרבה צבעים, על'מנה לנקר עיני עמיתים ובמיוחד להרשים המומחים המיומנים.
- ואחרון חביב - בדיוחים הרבו בהילולים וקילוסים לרומם הממונים, כי עם מעט מזל והרבה חנופה ביום מהימים תגיעו להיות מפקחים.

דרך צלחה

שיקולי בחירות

ר/ח, מ/ר, עמית נכבד

נדמה לי, שאין עוררין על כך, שהמזכירות הנוכחית עשתה עבודה טובה בתקופת כהונתה, ומי שטוען, שאין הדבר כך, אינו מודע להישגים, לא ראה אותם (בעיקר את מרקוביץ) בפעולה, או שהוא מתנגד למזכירות הנוכחית ושיקולי אינם אובייקטיביים. עם זאת, נעשו בוודאי שגיאות ויש מה לשפר בצורת הטיפול, ולכך אתייחס בהמשך.

כאשר אתה ניגש לרשום את שמות מועמדיך למועצה, עליך לזכור שלושה דברים:

א. אפריים מרקוביץ יכול לכהן כמזכיר רק כשנתיים, ויהיה עליו לפרוש בתום תקופה זו.

ב. עליך לוודא, שכל אחד ממועמדיך למועצה יהיו לו הכישרונים הדרושים להיות מזכיר, ואף ייהנה מאמונך הבלתי-מסוייג שייצג נאמנה את עניינך וענייני החברים האחרים.

ג. לא יהיה זה מעשי לבחור אנשים על בסיס אישי בלבד. יש לוודא, שבין האנשים שבחרת קיימת הסכמה ו"כימיה", ושהם מסוגלים לעבוד יחד.

כדאי גם לשים לב, אם האנשים שהציגו מועמדותם אינם "נבחרים לשעה", כאלה הצצים לקראת בחירות. יש לבדוק, האם הם היו פעילים בעבר, הן בכתב (מעל דפי בטאון קציני'הים) והן בע"פ (באסיפות הסברה של החברה). אני אומר זאת, מאחר שזה קל מאוד למתוח ביקורת על אישים ומעשים וקל מאוד להבטיח הבטחות. יש לבדוק את האמינות של המבקרים והמבטיחים למיניהם על-פי התנהגותם לאורך תקופה ולא רק סמוך לבחירות.

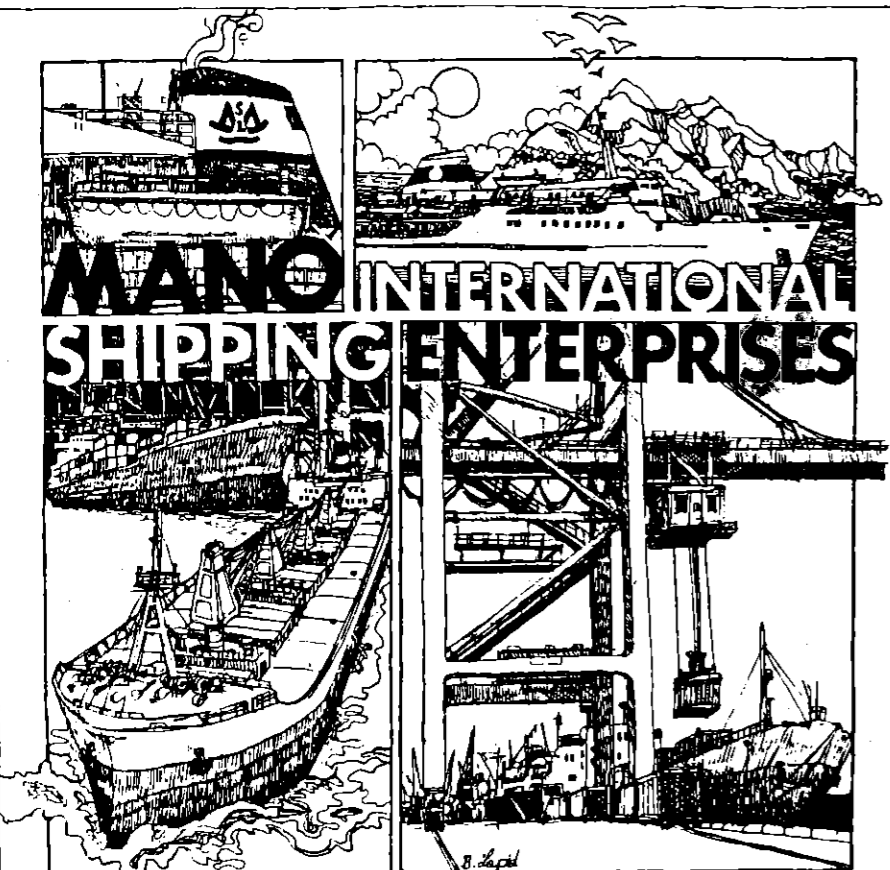
לאחר שמיעת הקריטריונים לבחירת המועמדים (כפי שהם נראים בעיני לפחות) לא נותר אלא לסמוך על הניסיון והאינטליגנציה של כל אחד מהעמיתים שינחו אותו לבחור במועמדים הטובים ביותר עבור התפקיד.

כשלעצמי, היות שהצגתי את מועמדותי, ברצוני לציין, שאם אבחר, אשתדל לפעול למען הנושאים הבאים:

- קיום נוכחות של לפחות אחד המזכירים במשרד;
- הצבת מזכירה אוטומטית לקבלת הדעות והפניות של חברים, לאחר שעות העבודה;
- דיווח עדכני לחברי החטיבה על הנעשה ופתיחות לבעיות והצעות מצד החברים;
- שיפור התדמית, המעמד והשכר של חברי החטיבה, בהתאם למעמדנו הסגולי באניות ובהתאם לאחריות ולמאמץ המושקעים ע"י חברינו לחטיבה;

- מלחמת חורמה במגמה המסתמנת מצד חברות הספנות, של פגיעה במעמד חברי החטיבה כ"שיטת הסלאמי" ובייחוד מצד חברת "צימ";
- מתן ייעוץ פיננסי ובענייני מיסוי, לשם ניצול הזכויות הקבועות בחוק.
- מתן אפשרות לכל חברי החטיבה לבחור ולהיבחר תוך מגבלות מסויימות;
- שיתוף פעולה עם כל גורם במשק המסוגל לעזור בהגדלת חלקה של הספנות הישראלית בהובלה לארץ וממנה;

ר/ח דוד כהן (בוסי)



35 שנות שרות ואמינות

לבעלת מוניטין בעולם הספנות הישראלית ואוניות החברה נעות וסוחרות ברחבי תבל מיטב החברות התעשייתיות והכלכליות מעדיפות לעשות עסקים עם אנשי מנו באמצעות 4 הזרועות המכניעות של החברה אשר הן:

- מנו נתיבי ים - חכירות בע"מ
- מנו נתיבי ים - סוכנויות בע"מ
- מנו סחר והשקעות בע"מ
- מנו קיי נוסעים בע"מ

כאשר אתה, בנמר עסקה, לוחץ ידו של נציג מנו אתה יודע שהצד השני יעשה עד מעבר ליכולתו כדי שעסקתך תתבצע באופן המועיל ביותר. כך היה לפני 35 שנה, כך היום ובעתיד. הצוות המוביל את החברה הכהה

משרד ראשי: חיפה, המנינים 39/41, טל. 537227/8/9, טלפקס 46814
אשרוד: עורף הנמל, ביתן 44, טל 055-24011, טלפקס 31856
תל-אביב: 03-282121
אילוז: טלפקס: 46707

מנו ספנות בינלאומית



איך לחסל ציבור עובדים ללא מאמץ

לנוכח התחרות עם אגודת השטות תחת דגל-נחוחות (שאינן רובצות עליהן הוצאות וחובות בטיחותיות, כמו על אגודת ישראלית - הנאנקות תחת עול היטלי ומיסויי האוצר ודרישות מינהל הספנות), חיפשו חברות הספנות דרך לצמצום הוצאותיהן.

חיפשו ומצאו! הדרך הפשוטה ביותר לדידם היא - צמצום בכוח-אדם, דהיינו לפטר קציניים ישראלים, וזאת ללא תמורה מתאימה. מאחר שלא הסכמו עם דרך זו, עמדנו בפרץ ונאבקנו בה קשות.

תגובתן של חברות הספנות למאבקנו זה: הפסקתו של גיוס קצינים חדשים לצי הסוחר וחיסולה של מערכת ההדרכה להכשרת קציניים. חדיוחלק!

הכוונה ברורה: מנסים להעמיד אותנו בפני עובדה, שביום בהיר (והוא אינו רחוק כל-כך) לא יהיו בנמצא קצינים ישראלים לשיבוץ באניות צי-הסוחר. ואז יוצר מצב שיהיה "נוח" לחברות הספנות ולמינהל הספנות להתחיל בשיבוץ קצינים זרים באניות ישראליות, בטענה, ש"אינן ברירה אחרת והאניות חייבות להפליג..." דבר זה,

כ/ר יהושע שפירא



הברים יקרים

ערב הכחירות לאיגוד, כדאי לערוך קצת חשבון-נפש, ולבחון את אשר קרה וקורה בעולם הספנות, ובפרט בספנות הישראלית.

גורמים חיצוניים (מחוץ לאיגוד) מנסים לבחוש בתקווה לדוג במים עכורים. הם מנהלים תעמולה לטובת אנשים מסוימים כאשר על דגלם חרותה הסיסמה "אנשי צים" אינם מיוצגים והאינטרס שלהם איננו מיוצג" וכו'.

למה הם חותרים? לוועד עובדים עבורנו כדוגמת ועד עובדי החוף של "צים"?

את אשר קורה היום בתחום הסכמי העבודה, ובתחום מעמדם של רבי-חובלים ומכונאים ראשיים בחברת "צים", יקרה מחר בכל חברה ישראלית אחרת; לכן, השתייכותו של המועמד למקום עבודה זה או אחר אינה צריכה להיות החשובה ביותר בבחירת המועמד, מה שחשוב הוא כישורו, נסיונו ומידת תלותו במעביד והיותו ניתן להשפעתו של זה האחרון.

מה קורה היום בחברת "צים"?

לאחר שמונה שנים של ניהול כושל, כאשר בחלק מן התקופה גם הושק התמוטט, "צים" מצאה את עצמה "פתאום" עם חצי מספר האניות, ועם חובות של למעלה מחצי מיליארד דולר.

איך יתכן להגיע למצב כזה פתאום? היכן היו בעלי המניות - קרי, נציגיהם במועצת המנהלים? היכן היה ה"יר"ר? האם מישוה נתן את הדין על כך? התשובה היא

שלילית! - בעלי המניות דורשים שינוי, הממשלה רוצה "תכנית הכרעה".

מה עושים בעלי המניות, מטילים המשימה על אנשים חדשים? לא! מטילים זאת על אותם האנשים שבמשך שנים שרו "מה יפית" למנכ"ל הקודם, ואחרים יחד איתו למצבה של החברה היום.

מה פקידים בכירים אלו יכולים לתרום להבראת החברה?

תחת מסווה של פיטוריי יעול מפטרים את העובדים, בצורה שרירותית לפי גיל ולא לפי קריטריונים מוסכמים ומקובלים. מחליפים אניות שלנו בחברות, עושים שותפויות למיניהן, מחליפים עובדים מסורים בחו"ל עם מקומיים בלתי-מוכשרים (אלו שמפליגים בקו הארוך של "צים" רואים זאת במרענייהם) וכמובן, כרגיל, עושים "רה-אירגון", וזאת, עוד לפני שהספיקו לבצע את ה"רה-אירגון" הקודם.

הכריזו מלחמת-חורמה על עמיתינו המפקחים, במטרה מוצהרת לשייך אותם לארגון של ועד עובדי "צים" תחת הסיסמה של "ועד עובדים אחד" (COMPANY UNION). ברם, המטרה האמיתית היא לחסל את המשרות הפתוחות לחברינו המפליגים בים ולאיש אותן ע"י קורבנות הרה-אירגון במינהל הצי של "צים", ושאינם חברי האיגוד.

כל הצעדים הנ"ל מראים (אולי) פעילות חיובית לקראת הבראה, בעיניהם של נציגי בעלי המניות. זה עשוי להציל את ההנהלה, אולי, לעוד מספר חודשים או לשנה-שנתיים. אך האם זה גם יציל את החברה? - לא ולא! הורסים את התשתית שנבנתה בעמל כה רב על גבנו ועל בשרנו.

פתחו עלינו בלוחמה פסיכולוגית; מעמידים את חברינו למשפטים בוקר-וערב על טענות מפקקות; שולחים רבי-חובלים ותיקים ומנוסים "הביתה", אומנם עם משכורת, לעת עתה - אבל איזו משכורת!!! ומקווים שישברו ויפרשו.

הממשלה, הן כבעלת 40% מן המניות והן כממונה על הנושא, עומדת מן הצד, כסומא, כפי שנציגיה ישבו שמונה שנים בדירקטוריון ולא נקפו אצבע לנוכח הרס החברה וכיום אינם נוקפים אצבע כנגד חיסולו האיטי של צי הסוחר הישראלי.

אמנם, כל מה שנכתב לעיל מתייחס למה שקורה בחברת "צים", אבל ברור, ללא כל צל של ספק, שחיסול החלק הישראלי בספנות של "צים", או הצטמקותו הדרסטית, ההשלכות השליליות תורגשנה מיד על חברינו המועסקים בחברות

הפרטיות, למרות שמספר האניות בחברות הנ"ל הולך וגדל לשמחתנו.

יחד עם זאת, עלול האיגוד להחלש, דבר שיתן את אותותיו ויפגע בכל עובדי החוף, כגון: מפקחים, משרד התחבורה, נתיבים וחברינו הגימלאים, שפרשו לאחר עמל רב, ותנאיהם נקבעים ע"י חוזים החתומים ע"י האיגוד.

מה אם כן, יכולים אנו לעשות? - להראות בגרות, במיוחד מחטיבה כמו שלנו, ולצפות מהחברים לא להתפתות להבטחות שאין להן כיסוי; לדאוג, שהמועמדים למועצה ואלו שייבחרו למזכירות יהיו אנשים המסוגלים להתמודד עם הבעיות החמורות העומדות בפני קיום הצי, במישור הממלכתי ובמישור של חברות הספנות ובפרט שיהיו אנשים כאלו שיוכלו לעמוד בלחצים שחברות-ענק יכולות להפעיל בתנאים הקיימים.

1. אנו נדאג, שלא יהיו פיטורים שרירותיים בחברת "צים" או בחברות פרטיות.
2. נדאג שנטל העבודה באניות יתחלק שווה-בשווה בין כל חברי החטיבה בים.
3. נדאג, שרמת ההכנסה של הגימלאים לא תיפגע בעתיד, ותשתפר בהווה.
4. נשמור שלא תהיה פגיעה בחברינו מחטיבות חופיות, נעשה הכל לשפר את מעמדם ושכרם.
5. נפעל במישור הממלכתי על-מנת למנוע את ירידת מספר האניות הישראליות, במיוחד בחברת "צים". נעשה הכל להגדיל את מספר האניות בדגל ישראלי בכלל.
6. נדאג לשיפור תדמיתם, שכרם ותנאי שרותם של המפליגים בים.
7. נעשה הכל על-מנת למצוא פתרון הולם לכספים הנמצאים בקרן לפנסיה מוקדמת.

לאור הניסיון שלנו בעבר ובהווה, לדעתנו, מסוכן היום לבחור באנשים מחוסרי-ניסיון, שאינם מנוסים ביחסי עבודה עם חברות ספנות, גורמים הסתדרותיים וממלכתיים. וגם אין לבחור באנשים "מטעים".

מאחר והנושא רגיש והתקופה קשה, כל יום מביא בחובו דברים מסוכנים לקיומו של צי הסוחר הישראלי, וצריך לטפל בכך באופן מידי.

ישעיהו גרומן (שייקה) יוסי הירשפלד

זו דעתי!

ארבע שנים עברו, והנה אנו שוב נמצאים לפני בחירות. שוב נמצאים חלק מאיתנו לפני המבוה הסתום: למי מן המועמדים הרבים והמגוונים, הרבים והמבטיחים, לתת את קולם.

חלק מן המועמדים הם פנים חדשות במאבק זה, אך חלקם הינם זאביים ותיקים ומנוסים, מנוסי קרבות ועטורי תהילת נצחונות. חלקם צעירים, בראשית דרכם הימית, מוכרים מי יותר ומי פחות וחלקם כאלה שכבר התנסו ומתנסים יום-יום במאבקים אינסיפור - מאבק איתנים לשמירת זכויותיו של הקצין ותנאי עבודתו, שכרו ויחס הממונים אליו.

אין אני בא לכאן להמליץ על נציג זה או אחר, על מועמד פלוני זה או על מועמד פלוני אחר, אך בהחלט בא אני להמליץ על דרך שנראית לי כדרך אשר צריכים אנו



לתת את קולנו לה. יתכן ויהיו בינינו כאלה, אשר יטענו, ובצדק, שהנני בעל דעות שמרניות, אחסוך מהם את הטירחי. כן, אני כזה. אני מאמין בתאוריה שאומרת: מטאטא חדש מטאטא טוב... אך לא לאורך ימים. נסו נא להעמיס משא על סוס צעיר ובלתי-מנוסה וראו היכן זה ייגמר; אך, לעומת זאת, סוס עבודה מנוסה, שכבר התרגל לריתמה המרגיזה

והכואבת ולשגעונות בעליו, יגיע ביתר קלות לקרהגמר. הבה לא נהיה תמימים, כי בסתר ליבו של כל מועמד מקננת המחשבה, שהיבחרו לתפקיד באיגוד תשמש לו, ביום מן הימים, קרש קפיצה, או גשר אם תרצו אל העתיד במסגרת הימית שלו וקטנוני מדי יהיה לומר שאין זה כך.

לדעתי, הדבר הוא בלתי-נמנע גם אם ייקבע שתקופת הצינון תוארך. העבר הוכיח, שכמעט כל נציג של איגוד הקצינים או של רבייה-חובלים, אשר כיהן באיגוד, קיבל תפקיד בחברה בחוף. הייתה אומר אפילו, שזו שאיפתם של חלק מן המועמדים למיניהם, להתמנות לתפקיד בחברה כתום כהונתם כנציגי האיגוד. ללא ספק הדבר משכנע בעיני הרבה יותר ומוקבל לגיטימציה מאחר וההחלטה הינה בידי החברה.

לעומת זאת, עלינו להוקיע מכל-יכול תופעות של מכירת נשמות הבוחרים תמורת העדפת קידום אישי למשל. והמבין יבין.

יואב אשר חובל ראשון

הרהורים לקראת בחירות

כותב שורות אלו נמנה עם הרוב הגדול והמכריע של חטיבת רח/מ/ר, המזדהה חד-משמעית עם המדיניות של מזכירות החטיבה בעבר ובהווה. אין בכוננת מאמר זה לערוך תעמולת בחירות כלשהי, אלא להעמיד עובדות על אמיתותן.

חברת "צים", שיש לי הכבוד לשרת על אוניותיה כ-25 שנה, מנסה מזה זמן-רב להכפיש את נציגינו במזכירות החטיבה בטענות, כי הם אינם קוראים נכונה את מפת הספנות העולמית וכי בדרישותיהם הקיצוניות - במיוחד בנושאי שכר ותנאי-פרישה לגימלאות - הם עלולים למוטט את חברות הספנות, השרויות במצב פיננסי קשה, עקב המשבר העמוק העובר עתה על הספנות הבינלאומיות.

לא קשה להפריך טענות ציניות חסרות-שחר אלו. אמנם נכון, כי כמה חברות ספנות במדינות שונות התמוטטו עקב המשבר שהתחולל בשנים האחרונות. אולם הרקע והסיבות לנפילתן נעוצים בעיקר בחוסר הערכותן והסתגלותן לדינמיקה המהירה והתפיסות החדשניות שהתחרות הקשה כפתה על כולם. חברות ספנות שידעו להתיעל בזמן ולהעריך בצורה נכונה יצאו מחוקות מהמשבר, שלמעשה כבר חלף.

חברת "צים", במטרה בלעדית לחפות על כשלונות ומחדלים בשטח התכנון, הניהול והביצוע לאורך שנים רבות, נתפסה לעניין המשבר כלעוגן הצלה ומנסה למצוא בימאי הישראלי ובמשכורתו "המנופחת" שעיר נוח לעזאזל. אין ספק, כי קל יותר וזול יותר להעסיק ימאים זרים ולהצביע במאזנים על ירידה בעלויות הצוות, מאשר להתמודד ולדרוש מהממשלה להכיר בענף הספנות כענף יצוא מרכזי, המכניס מיליונים רבים במטבע זר לקופת המדינה ולכן ראוי ונכאי לכל ההטבות והתמיכות הניתנות לכל ענף יצוא אחר בארץ. יתרה מזאת, על-מנת לשמור על שקט תעשייתי יציב ולמנוע פתחון-פה מהאיגודים, הרי שחברות הספנות היו אלו שצריכות להיות היוזמות והמעונינות בהורדת מדרגות-המס הגבוהות, החלות על הימאי הישראלי ושוחקות את שכרו הריאלי.

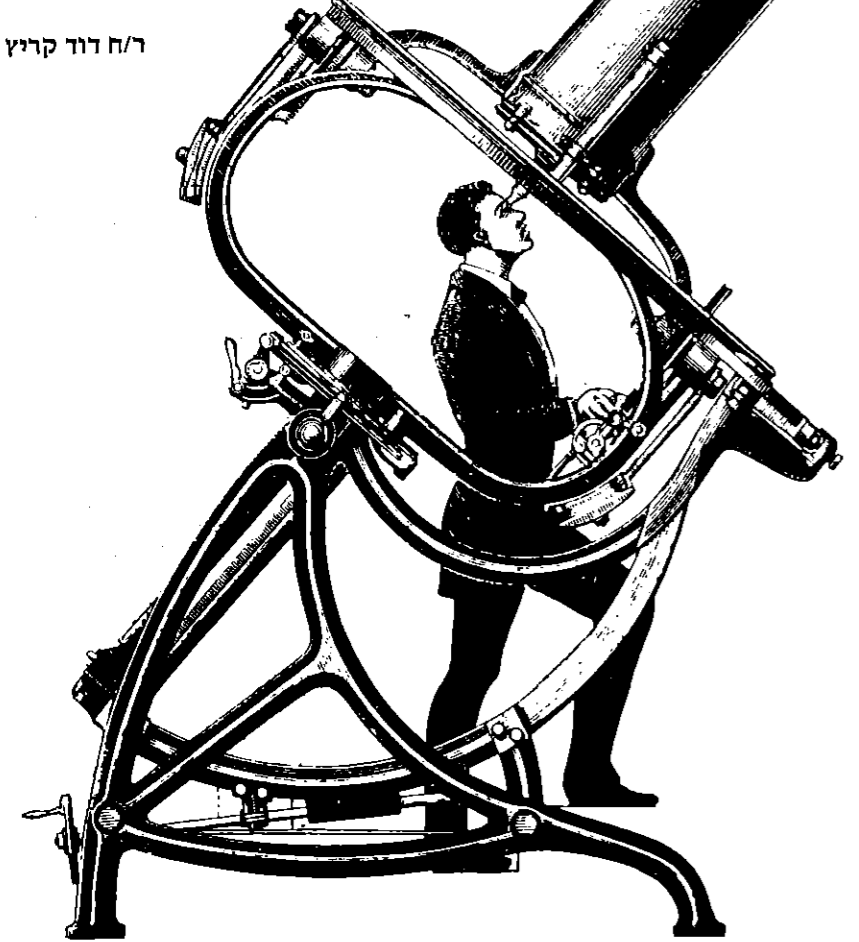
כאמור, חברות הספנות בארץ, ובראשן חברת "צים", בחרו בדרך הקלה והאנטי-לאומית. הפור נפל כבר והמגמה הנוכחית היא לצמצם את הצי למינימום האפשרי. לא עוד הסתפקות במכירת

קבוצה מתימרת זו, שבודדים הימנה אולי כנים ותמימים, אולם רובם המכריע הם אינטרסטים מוצהרים, המוכנים למכור נשמתם בעבור נזיד עדשים. חלק אף הוכיח זאת הלכה למעשה כאשר מילא תפקיד ציבורי...

אני מעונין לשמש נביא-זעם, אולם אם בבחירות הקרובות יצליחו להיבחר למועצה נציגים בלתי-אמינים, ובמיוחד כאלו המקורבים להנהלת "צים" הנוכחית, הריני חוזה, כי בתוך תקופה לא ארוכה, חלק הארי של ציבור הימאים בכלל וחברי החטיבה בפרט ימצאו עצמו מחוץ למעגל התעסוקה של הספנות הישראלית. בחברת "צים" ימשיכו להפליג, לא המוכשרים, המקצוענים או הרצינים, אלא "הטובים" בלבד, אלו שעברו את הקריטריונים המיוחדים וזכו לתעודת-הכשר מרבנות "צים"!

לסיום - הריני מאמין, שחברי החטיבה עם כל חברי האיגוד של קציניהם הם אנשים בוגרים ונבונים, שלא יתפתו לדמגוגיה זולה וכי ביכולתם להבחין בין סיסמאות שרופות לבין מעשים ועובדות בשטח. תקוותי, שהמזכירות הנבחרת הבאה של איגוד קציניהם תהיה טובה ולוחמת, לפחות כזו הנוכחית.

ר/ח דוד קריץ



"רמון"

בטוח ופיננסים בע"מ

לרשותכם סניפינו הבאים:

משרד ראשי: רח' החשמונאים 90 ת"א 03-255163/4/5
מנכ"ל מר א. וילק.

סניף חיפה: שער פלמר 1. 04-674318/20/21
מנהל מר ר. רונן.

סניף לונדון:
RAMON INTERNATIONAL INS. BROKERS LTD
PREMIER HOUSE, 150 SOUTHAMPTON ROW
LONDON WC 1 B 5 AL
TEL: 00-1-8376601 TELEX: 296621 RAMONG
מנהל - מר דן רווח.

סניף ניו-יורק:
RAMON INTERNATIONAL INSURANCE BROKERS
INC.
AKK. C/O FRANCO AND SON INC.
111 JORK N.Y 10038
TEL (212) 227-8110 TELEX No. 12-5558
מנהל: מר רן כץ.

(מיסודה של חב' ישראלית לשלוח בינ"ל בע"מ)
אל ציבור ימאי/גימלאי צי הסוחר ומשפחותיהם:
"רמון" מציעה לכם את שרותיה הטובים בכל ענפי הבטוח הקיימים:
שטחי התמחותנו:
בטוח: ימי, (מטענים) רכוש, חבויות, דירות, רכב, סירות ויכטות, פנסיה וחיים, בטוח רפואי, נסיעה לחו"ל ועוד.
נסיחן זה נרכש במשך 35 שנות קיומנו עם אלפי מבוטחים מרוצים בהיותנו: יועצים - סוכנים - חתמים מורשים - בכל ענפי הבטוח
ציבור הימאים יקבל אצלנו שרות מיוחד והנחות משמעותיות.
פנו אלינו ונשמח לעמוד לרשותכם.

מדוע החלטתי להגיש את מועמדותי למועצה?

הישראלי ותוספת מטענים לאניות הישראליות.
 ג. המשך המאבק להחזרת כספי הפנסיה המוקדמת לעובדים, שהופרשו הן ע"י החברים והן ע"י חברות הספנות, והפסקת ההפרשות לקרן זו.
 ד. שמירה על קיום הסכמי העבודה.
 אני מקווה, שחברי האיגוד מסכימים עם דעותי שהובאו להלן ויעזרו לי לתמוך במוזכרות הנוכחית, להמשך המאבק, ע"י היבטרי למועצה.
 מ/ר צפניה שכטר

הכנסתם ותנאי עבודתם - הרי שהגברת המעורבות בענייני האיגוד היתה כדאית. נוסף לכך, לדעתי פעלו שני חברי המזכירות הנוכחיים בתיאום, בשיתוף ובנאמנות לתפקידם כשליחי ציבור.
 היבטרי כחבר מועצה יכולה להבטיח תמיכה במדיניות המזכירות הנוכחית, שבין הנושאים העיקריים שלה ניתן למנות:
 א. שמירה על מקומות עבודה ועל זכויותיהם של חברי האיגוד.
 ב. מאבק על תוספת של מקומות עבודה, באמצעות תוספת אניות לצי הסוחר

עד לתקופה האחרונה, קשה לאמר שהייתי פעיל במידה כלשהי בענייני האיגוד. אך באחרונה נוכחתי לדעת, שיש לשנות את הגישה הפסיבית בגישה אקטיבית ככל הנוגע בענייני האיגוד - כי ענייננו הוא. לדעתי, זה צו השעה לכל חבר איגוד לשנות את גישתו ולהראות קצת מעורבות.
 כצעד ראשון, שיבטא את השינוי בגישתי, החלטתי להגיש את מועמדותי למועצה הקרובה ולתמוך בהמשך היבחרם של שני מזכירי האיגוד הנוכחיים, אפרים מרקוביץ וארז עברי; ואם תמיכתי בהם תעזור לחברי איגוד רבים אחרים לשמור על מקומות עבודתם ולתרום לשמירה ושיפור רמת



כיצד לבחור

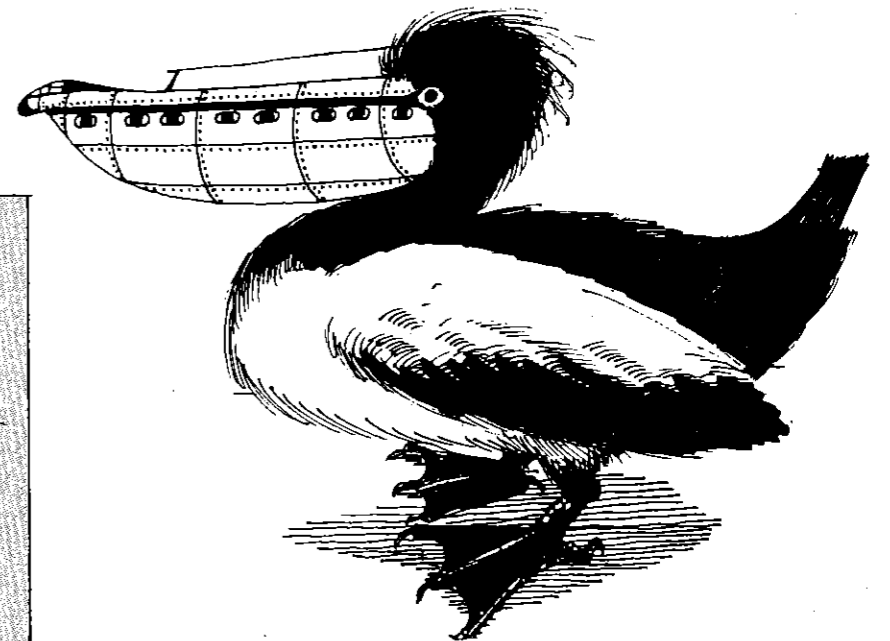
כחבר מועצה בקדנציה זו, נוכחתי לדעת מקרוב, שתהליך הבחירות בשנים האחרונות אינו מתבצע על בסיס בריא, כי אם בצורה המונעת מחברים פוטנציאליים להיבחר. הדבר נעשה ע"י הכנת רשימות מומלצים ש"המלך חפץ ביקרם"; והגרוע בתהליך כזה הוא, שבין אותם המומלצים ישנם "אומריהן", שהתרומה שלהם לטובת העניין איננה באה לידי ביטוי.
 לכן, כחבר מועצה שרוצה את טובת האיגוד והאנשים שאותם הוא מייצג, אני פונה אליכם בבקשה, לבחור באותם החברים אשר אתם משוכנעים שימלאו את התפקיד הציבורי - כחברי מועצה או כמזכירים - בצורה נאמנה וחרוצה ויתנו תנופה לפתרון לכל הבעיות העומדות על הפרק, כהמשך בריא לקיומו של הציבור ומקום הפרנסה שלנו.

שלך, והנבחרים הם חברי מועצה, אשר בוחרים מתוכם את המזכירים, ותפקיד המזכירים הוא לבצע את החלטות המועצה, בנוסף לעבודתם השוטפת.
 כחבר מועצה בקדנציה זו, יש לי ביקורת על אופן ביצוען של החלטות המועצה ותפקוד המזכירים. אינני שולל את ההישגים, ובכל זאת, נדמה לי שלא נעשה מספיק.
 בהזדמנות זאת, אני רוצה לומר לכל החברים שהגישו את מועמדותם לבחירות הקרבות, של היבחר למועצה זהו תפקיד בעל אופי של שליחות ציבורית ללא תמורה, והנבחר נוטל עליו אחריות וחובות רבות כלפי החברים אותם הוא מייצג. תפקיד המזכיר כרוך בשעות עבודה רבות ומסירות, שהם התנאי להצלחה.

מועד הבחירות מתקרב, וזה הזמן שכל בוחר צריך לברר לעצמו את הנקודות הבאות:
 א. איזה תפקיד צריך ליטול על עצמו אותו החבר המגיש את מועמדותו, והאם מתוך הכרותך עימו, הוא מסוגל, לדעתך, לבצע את אחד התפקידים: כחבר מועצה או כמזכיר.
 ב. האם הנבחרים בקדנציה הנוכחית מילאו את תפקידם כנדרש מהם, לפי ציפיותיך?
 וכשאני שואל את עצמי את השאלות האלו מתעוררים הרבה ספקות.
 בהזדמנות זאת, כדאי שוב לברר את צורת התיפקוד של האיגוד המקצועי שלך. בבחירות אתה בוחר את הנציגים בחטיבה

מכונאי ראשי יעקב אמתי

הודעות לחברים



תחילת תכנית החיסכון בקרן ההשתלמות החלה בתאריך 1.4.81. אך עקב טעות טכנית ישנם מספר קצינים שתאריך התחלת החיסכון חל אצלם לאחר 1.4.81. קצינים אלו מתבקשים לפנות מיד לאיגוד כדי שלא ייפגעו בזמן פתיחת תכנית החיסכון, שהוא 30.5.87.
 חטיבת הקצינים

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

M. V. GEN. M. MAKLEFF מ.מ. מקלף

ל.מ.ב.חברה להובלת מחצבים
 בצובר בע"מ
**L.M.B. MINERAL CARRIERS
 IN BULK CO. LTD.**

104, Harshavit Road, Haifa
 P.O.B. 74
 Telephone: 53 32 61
 Telex: 46663, 46714, 46667

104, דרך העסקאות 74
 ת.ד. 74
 טלפון: 53 32 61
 טלסקס: 46663, 46714, 46667

גדות ים בע"מ
 מיכליות לכימיקלים
GADOT-YAM Ltd.
 CHEMICAL TANKERS

* OWNERS בעלים
 * OPERATORS מפעילים
 * AGENCIES סוכנויות

רח' הירקון 78, ת"א 63903 Hayarkon
 Tel Aviv, Israel
 ת.ד. 3196, טלפון: 661792 P.O.B. 3196
 מברקים: גדותים תל-אביב Cables: Gadotyam Telaviv
 טלסקס: 03-371348 Telex

צי הסחרי הזק- ערובה לעצמאות כלכלית של מדינת-ישראל



מאת ר/ח מייק דרוקר

טועים ומטעים אותם מומחים הממליצים לצמצם את צי הסוחר הלאומי לממדים של כמעט חיסול; האם לקחו הם בחשבונות הרווח וההפסד שערכו את הסכנות הממשיות הטמונות למדינה במקרה של חיסול הצי?

האם נשכח הלקח של מלחמת העולם השנייה, בה החזיקו האיים הבריטיים מעמד אל מול האיים הנאצי אך ורק בזכות הצי המפואר שלהם? אספקת המזון הנשק והעזרה המשיכו לזרום לאיים דרך הים למרות המצור ונפילת אירופה. מדינת ישראל משולה לאי בודד בים עויין. גבולנו היחיד הפתוח באמת הוא הים, דרכו יוצאות סחורות היצוא שלנו וממנו מגיע היבוא. התובלה האווירית, עם כל התפתחותה המהירה, עדיין אינה מסוגלת לשמש תחליף להובלה הימית.

הוכח בעבר, ואין צורך להביא דוגמאות, שאין לסמוך על זרים בעת חירום ומצוקה, ורק אוניות ישראליות יכולות להבטיח אספקה חיונית בעת מבחן.

השפל המתמשך בספנות העולמית פגע גם בחברת "צים", אשר החלה בשלבי התארגנות מתוך מצב קשה, וללא עזרה ממשלתית מספקת. האיגוד עזר בעבר ועוזר בהווה לחברת "צים", עד כמה שאפשר, להתגבר על שנים קשות אלו, וזאת כלי לאפשר פיטורים מסיביים.

הקצינים הישראליים נושאים בנטל המכריע של ההתייעלות ע"צ צמצום חרדשי ההפלגה וצמצום ההכנסה ומקוויים, בעתיד הקרוב, לשיפור המצב ולתעסוקה מלאה לאורך כל השנה.

במשך השנים הוקמה בישראל מערכת הכשרה מפוארת לקצינים, הכוללת בתיספר מימים ומכון להכשרה בעכ. במוסדות אלו מלמד סגל מעולה של מורים ומדריכים.

בעזרת משאבים לאומיים; אין כל סיבה, שמדינת ישראל תנהג אחרת. ישראל, במצבה המיוחד, אינה יכולה להרשות לעצמה צמצום דרסטי של צי הסוחר, דבר שיובייל לחיסול סופי של הספנות העברית. מדינתנו לעולם לא תהיה עצמאית מהבחינה הכלכלית ללא צי סוחר ראוי לשמו. אין לזלזל גם בשעות המבחן של מצור ומלחמה.

בשם איגוד קציני הים אני פונה לממשלת ישראל, להטות אוזן להצעות האיגוד, שמטרתן שמירת הצי העברי בימים קשים אלו. שיתוף-פעולה של כל הגורמים בענף יכול לשמור על עצמאותו ואף להביא לפיתוחו של צי הסוחר הישראלי.

מזן העתונות

מפוטרי "צים" יתבעו את יו"ר הוועד לדין אזרחי

לטענתו, חברי מועצת פועלי חיפה, גור וקרן, בשיתוף עם יו"ר ועד העובדים, אורי צוקרמן, חתמו על הסכם להבראת החברה כניכול, על-גבם של 120 מעובדי החברה שגילם עולה על 55 שנה.

לדברי ורדי, נאספו במשך השנה האחרונה בידיו וע"ה פעולה שהתארגן, מאות מסמכים המצביעים כי צוקרמן קיבל מהנהלת החברה רכב צמור בתמורה לטיועו וכי זכה במכרו של מנהל אגף הארמינסטרציה בחברה בלי שהתבקש לעבור את המכתים שגרשו לעבור יתר המועמדים שהלקם היה עדיף עליו.

עוד מסר ורדי, כי לצוקרמן הובטח, שתוך זמן קצר יוכל לצאת לחו"ל. ורדי אמר עוד, כי כל החומר שנאסף במרוצת השנה האחרונה, הועבר לעיונם של יועצים משפטיים ולעיונם של שני שופטים ששמום חסוי, אלה הצביעו על חשדות לשהיית חברה והמליצו לעובדים לפנות לבית-המשפט. ורדי אמר, כי בירי העובדים מסמכים נוספים על פרשיות שחיתות נוספות שהתרחשו ב"צים", וקרא לעובדים המפוטרים לתרום 100 ש"ח לקידום מאבקם. ב"צים" מכחישים.

דובר חברת "צים", אליהו שרגא, אמר אתמול בתגובה להאשמות העובדים, כי הנהלת "צים" רוחה האשמות אלה מכל וכל וכי כל מה שנעשה, נעשה על סמך התייעצות עם היועצים המשפטיים של הנהלה ושל מועצת פועלי חיפה. הוא אמר, כי צוקרמן קיבל רכב על-פי כל אמות המידה הנקוטות ב"צים" ביחס לכל העובדים וטען, כי עדיין לא הוחלט על מינויו של אורי צוקרמן למנהל אגף הארמינסטרציה בחברת "צים".

יו"ר ועד עובדי החברה, אורי צוקרמן, אמר אתמול בתגובה, כי "צים" שרויה בחובות בסך 450 מיליון דולר וכי אחריותו המוסרית היא כלפי כל העובדים ולא רק אלה שנאלצים לעזוב את החברה מכוח הנסיבות. "אילו נדרשתי מעם נוספת להחליט את מי יש לפטר, הייתי מחליט אותו הדבר גם הפעם", אמר.

מאת יואב אביב, כתב "על המשמר" 120 עובדי "צים" שהוצאו לסנטייה מוקדמת בכסגרת ההסכם שנחתם בין הנהלת חברת "צים" לוועד העובדים ומועצת פועלי חיפה, עומדים לתבוע לדין אזרחי את יו"ר הוועד, אורי צוקרמן, ואת חבר מועצת פועלי חיפה, משה גור, לתביעת נזיקין.

כנתיים פנו העובדים לדעות השופטת העליונה של הוועדה הפועל "שער" 28.5.86

בית הדין בחיפה הכריע לטובת הקצינים, כציינו כי "אף אם טעה הכורך בדבר פירוש או בשיקול דעת, אין בכך מאומה כדי לבטל את הכרעתו". סגן-הראשון, ורדי, משסיים כורך או טופט את מלאכתו - שוב אינו מוסמך לגעת באותו עניין, מלבד תיקון טעות סופר או פליטת-קולמוס.

הפסק הראשון, על כרעיו ועל קרבו, ושל אחריו אין כלום, הינו שלם על פניו, ולפי לשונו הוא ברור וחד-משמעי, כי אמנם יש לשלם שנעה ימי שטר לכל שש שנתות באוגיה" וכדרישת הקצינים.

האיגוד, שראה בפסק הדין השני ניטול של פסק הדין הראשון, הגיש לבית הדין לעבודה בחיפה - כאמצעות עורך דין ישראל גיל - תביעה לביטול הפסק השני ואישור הפסק הראשון.

"על המשמר" 2.7.86

"מעריב" 29.5.86

צ'ים - מצב נזילות קשה

החברה הצליחה השנה לעבור מהפסד לרווח בזכות צמצום כח האדם, שחיקת השכר וירידת מחירי הדלק

דו"ח על דו"ח / חיים בן דוד

הנהלה ומימון, לסך 105 מיליון דולר, לעומת 65.6 מיליון דולר בשנה הקודמת. הוצאות ההנהלה צד מצמו במידה ניכרת, בשיעור של כ-27 אחוז. עקב אכילס בחברה הן עדיין הוצאות המימון אשר הגיעו לסך 61.2 מיליון דולר, לעומת 45.4 מיליון דולר בשנה הקודמת. סך הרווח הנקי הכולל הסתכם ב-1.3 מיליון דולר בשנת הדו"ח. לעומת הפסד בסך של 45.3 מיליון דולר בשנת 1984.

הודעת דעת רואי החשבון

כשנה האחרונה טענו מספר עיתונאים ואחרים, כי רואי חשבון לא

הצגה נזילות של צ'ים לא השתפר בצורה מהותית, והוא עדיין מצביע על קשיי נזילות. עלויות המימון של החברה לא קטנו, ומודר"ח הכספי עולה שלחברה התחייבויות גדולות, סך ההתחייבויות השוטפות מגיע ל-257 מיליון דולר, ואילו הרכוש השוטף מגיע לכדי 92 מיליון דולר. היינו יחס של הון חוזר של כ-0.36, לעומת יחס של 0.44 בשנה קודמת. סכום ההון החוזר שה' לילי היה בשנה קודמת 145 מיליון דולר, והוא גדל בשנת הדו"ח ל-165 מיליון דולר. הוצאות התפעול נעלות השרותים קטנו בשיעור גדול יותר משיעור צמצום ההכנסות: הם ירדו בשיעור של 12 אחוז - מ-683 מיליון דולר בשנת 1984, ל-601 מיליון דולר בשנת 1985. השיר פור והתחייבויות נובעים מכך שהחברה צמצמה את פעילותה באזורי סחר אשר הצביעו על אי כדאיות כלכלית. תרומת ההובלות הבינלאומיות להכנסות החברה, הי' גיעה בשנת 1985 לשיעור של 60 אחוז, כמו בשנה שקדמה. מרכיבי ההוצאות התפעוליות מצביעים על כך שהחברה צמצמה הוצאותיה בשכר לעובדים כמנזחים דולריים בכ-23 אחוז. חלק מהצמצום נובע משחיקת השכר במשק, אבל החלק העיקרי נובע מצמצום כוח אדם. גם הוצאות התפעול הישירות, כמו שיר הולק, חלק מהצמצום נובע משחיקת השכר במשק, אבל החלק העיקרי נובע מצמצום כוח אדם. גם הוצאות התפעול הישירות, כמו שיר הולק, חלק מהצמצום נובע משחיקת השכר במשק, אבל החלק העיקרי נובע מצמצום כוח אדם.

מצב נזילות קשה

צמצום ההוצאות

הסוג: מבנה על פני המזרים בודק להשבתות בבית הספר למינהל עסקים האוניברסיטה העברית ירושלים

צ'ים, חברת הספנות הישראלית, מפרסמת עבור שנת 1985 דו"ח כספי המצביע על שיפור, כזכור, בשנתיים האחרונות פרסמ החברה דו"חות כספיים שהצביעו על הפסדים ניכרים. החברה מפעילת יותר מ-60 אניות כשירותה, לא כולן מבנותיה, והן משמשות לייצוא משראלי וגם לייבוא אליה. השנה הצליחה החברה להתמודד עם משבר הספנות העולמי, ולצדף על פני המים.

השפל העמוק השריף בספנות העולמית מזה מספר שנים עדיין נמשך, במשך זה עדיין קיים עודף היצע של נפח להובלת מטען כללי, המוערך בכ-20-25 אחוז, וגורם להשבתה של חלק מהאניות. כי תוצאה מכך לא באות עליות במחירי ההובלה לידי ביטוי, גם אם מורגשת בחורשים מסוימים התאוששות מה.

צמצום ההוצאות

כמשך 1985 ביצעה החברה 451 הפלגות, והובילה כ-6.5 מיליון טון, לא כולל דלק, כמות המטענים שה' חברה הובילה קטנה בשנת הדו"ח בכ-15 אחוז מזה שהובלה בשנת 1984. ההפחתה בכמות המטענים גרמה לצמצום בהכנסות החברה מהובלות בכ-5.3 אחוז. סך הכנסות החברה הכוללות הסתכמו בכ-706 מיליון דולר, לעומת כ-749 מיליון דולר בשנת 1984. הוצאות התפעול נעלות השרותים קטנו בשיעור גדול יותר משיעור צמצום ההכנסות: הם ירדו בשיעור של 12 אחוז - מ-683 מיליון דולר בשנת 1984, ל-601 מיליון דולר בשנת 1985. השיר פור והתחייבויות נובעים מכך שהחברה צמצמה את פעילותה באזורי סחר אשר הצביעו על אי כדאיות כלכלית. תרומת ההובלות הבינלאומיות להכנסות החברה, הי' גיעה בשנת 1985 לשיעור של 60 אחוז, כמו בשנה שקדמה. מרכיבי ההוצאות התפעוליות מצביעים על כך שהחברה צמצמה הוצאותיה בשכר לעובדים כמנזחים דולריים בכ-23 אחוז. חלק מהצמצום נובע משחיקת השכר במשק, אבל החלק העיקרי נובע מצמצום כוח אדם. גם הוצאות התפעול הישירות, כמו שיר הולק, חלק מהצמצום נובע משחיקת השכר במשק, אבל החלק העיקרי נובע מצמצום כוח אדם.

צ'ים וחברותיה שלה פועלות, כאמור, בעיקר בשוק הבינלאומי, ועסקאותיהן נקשרות רובן ככולן במטבע הוון, בעיקר הדולר של ארה"ב. המערכת ההשכונאית מנר הלח כדולרים, ולכן נערכו הרווחות הכספיים כדולרים, ובכלל זה גם דו"ח רווח והפסד.

בשנת 1985 הגיע הרווח התפעולי של החברה לפני חישוב הוצאות

צ'ים, אם בהקטנת הריבית או כפר' צ'סת חובות. פה המקום לציין, כי כאשר חברה כלשהי מצויה בלחץ של מימוש נכסים מכיוון שאינה עומדת בהתחייבויותיה, תמיד צותות התחייבויות נוספות של החברה שהגושים המובטחים לא הביאו כחשבון מראש, רכב המקטין את סכום ההחזר של החברה בשעת משבר.

רואי החשבון של חברת צ'ים מפנים בחוות דעתם את תשומת הלב של הקורא, כי הרווחות הכספיים של החברה משקפים באופן נאות את מצב העסקים של צ'ים, "כפוף לסיכום חיובי של הסרדי המימון". החברה מציינת ברו"ח הכספי שלה ככירור כי היא "מצאת בשלבי טיפול מתקדמים להסרת ממון, שיקטינו את החליות השוטפות לשנת 1986 של ההתחייבויות

| נתונים מדו"ח כספי מאוחד ל-31 בדצמבר במיליוני דולרים | |
|---|--------|
| 1984 | 1985 |
| 117.1 | 91.7 |
| 261.6 | 257.1 |
| 494.5 | 448.4 |
| 15.4 | 14.6 |
| (26.7) | (24.3) |
| 638.2 | 571.2 |
| נתונים תוצאתיים | |
| 749.0 | 706.2 |
| 683.4 | 601.0 |
| 51.7 | 37.5 |
| 45.4 | 61.2 |
| (45.3) | 1.3 |

| התפלגות ההכנסות משרותים נלווים לפי אזורים מהם שולחו המטענים במיליוני הלירים | |
|---|-------|
| 1984 | 1985 |
| 32.9 | 32.8 |
| 20.6 | 22.6 |
| 16.3 | 15.9 |
| 11.6 | 12.1 |
| 5.0 | 5.3 |
| 11.6 | 11.3 |
| 100.0 | 100.0 |

לזמן ארוך, ויאשורו לחברה לעמוד בפרעון כלל התחייבויותיה בשנה זאת.

רואי החשבון מפנים את תשומת הלב בחוות דעתם גם לתיכונה, שה' גשה נגד החברה, בסך 5.7 מיליון דולר. הנהלת החברה דוחה את התביעה, ולא הפרישה כספיה כל סכום בניגיה.

הסיכויים לעתיד

חברת צ'ים תודקק להמשך ההת' ייעלות בה החלה, על מנת שתוכל להמשיך בנסיבות הקיימות בשיפור תוצאותיה העסקיות. צ'י האניות של החברה אינו משוכלל ריו, ואם יחולו התפתחויות משמעותיות בענף,

ספנות, שירדשו אניות וצידו יותר מודרניים, אשר בניגם דרושה הש' קעת משאבים נוספת. אין ספק שלא תהיה לכך השפעה חיובית על החברה, שהרי תוספת השקעות מגדילה את הזדקקותה לאשראי. מתן אשראי עליון ספקים או בנקים לציים, באמצעה, מעבר לקור האשראי והחובות הקיימים, לבטח לא יינתן ללא ערבות ממשלה.

יתכן שבנסיבות הקיימות, של מצב השפל הנימשך כספנות העול' מית, לא ירבו בהשקעות עקב עודף נפח ההובלה הקיים והמצאותו של אניות ללא תעסוקה מליאה. לכן, הסכנה מצד חידוש הציוד אינה כח קרובה, אולם לגבי העתיד היא בהחלט קיימת. בינתיים, סכיר להניח שהמיתון בהזמנת אניות י' משך, ולכן המשמיה העיקרית של חברת צ'ים היא להמשיך ולהתירעל כאמצעות הקטנת הוצאות הרי' אליות בשיעור של 15-20 אחוז לשנה, רכב שיבטיח לה לעמוד במשימותיה הקשות.

"הארץ" 8.6.86

צ'ים לוחמת באיגוד

סיכסוך עומד לפרוץ בין איגוד קציני הים לבין חברת צ'ים, בשל רדישתה של החברה מ-21 המסקחים הימיים, העובדים אצלה, לעזוב את האיגוד ולעבור לוועדה העובדים של צ'ים. המפקחים מתנגדים לרדישה, האיגוד - שהיא חוק הרכב יוחר מהוועד - התייצב מאחוריהם, ומוכיר האגוד, אפרים מרקוביץ, הודיע שאם לא יוסר הלחץ הוא לא יידע אפילו מהשבת כל צידהוחר.

"העולם הזה" 28.5.86

ספנות

איגוד קציני הים תובע לחשוף מידע על רכישת אניה חדשה ע"י אליים



אפרים מרקוביץ

איגוד קציני הים פנה אתמול למנהל הספנות ולשר התחבורה, ברדישה לחשוף מידע הנוגע לרכישת אניה חדשה ע"י חברת צ'ים, באופן שיש בו כדי לפגוע בתעסוקה של קציני הים. לדברי מוכיז איגוד קציני הים, אפרים מרקוביץ, החוק קובע שכאשר חברת ספנות מוכרת אניה, היא רשאית בכסף זה לקנות אניה חדשה עם פטור מלא ממסים כאשר האניה שנרכשה, כמו האניה שנמכרה, היא תחת זכות ישראלית. תמורת רכישת כוו פוטר החוק את הקונים מתשלום מס הון הל הרווחים שנבעו ממכירת האניה.

לדברי איגוד קציני הים, תמורת האניה ערד שנמכרה לפני כשנה, רכשה עכשיו חברת אליים אניה חדשה ברוטרדם. עתה החב' רה מבקשת גם להגות מהפטור מהמסים וגם שמשרד התחבורה יאשר אותה כאניה ישראלית, אולם היא תשוט תחת דגל זר וצוות זר. זאת בעוד שהחוק מחייב שאניה ישראלית תהיה מצוידת לפחות בחלקה בצוות ישראלי, כאשר הקצונה הבכירה שלו, כולל רב החוף כל, הם ישראלים. מר אפרים מרקוביץ טוען, שווו עקיפה לא הוגנת, שיש בה כדי לפגוע בתעסוקה של ימאים ישראלים ולפיכך הוא הורש פוטרים מלאים על העיסוקה.

אתמול פנה "מעריב" לדובר משרד התחבורה וביקש תגובה ואישור למידע זה. משרד התחבורה נמסר, כי יוכלו להגיב על הנושא רק ביום שישי הקרוב, לאחר הפגישה העומדת להתקיים בנושא זה בין איגוד קציני הים ובין ראש מינהל הספנות, שבתאי לוי.

מר יעקב רוקני, מנכ"ל ומהבעלים של אליים, אלו פנינו את מול, הגיב באומרה: אין אנו מוטרם מידע לציבור על אניות שאנו רוכשים.

"מעריב" 22.5.86 דוד זוהר

פסק דין עקרוני: אסור לבורר לבטל פסק דינו

ההשלכה על חברות הספנות: כמיליון דולר לכל שנה מאז 1982

שמונה ימים לאחר מכן הפסק הדין פנה ב"כ צ'ים אל הנורד וביקש ממנו "הבהרות" שגונות לפסק שהוציא. מולק זימן ישיבה נוספת בהשתתפות הצדדים, שמע שוב את טעני תיחום ופסק הפעם: אין באפשרותי להסיק מסקנות מחייבות בנידון".

איגוד הקצינים הגרם, שראח בפסק השני ביטול של חפי סק הראשון, הגיש לביה"ד לעבודה בחיפה, באמצעות עו"ד ישראל גיל, תביעה לביטול הפסק השני ואישור הפסק הראי שון.

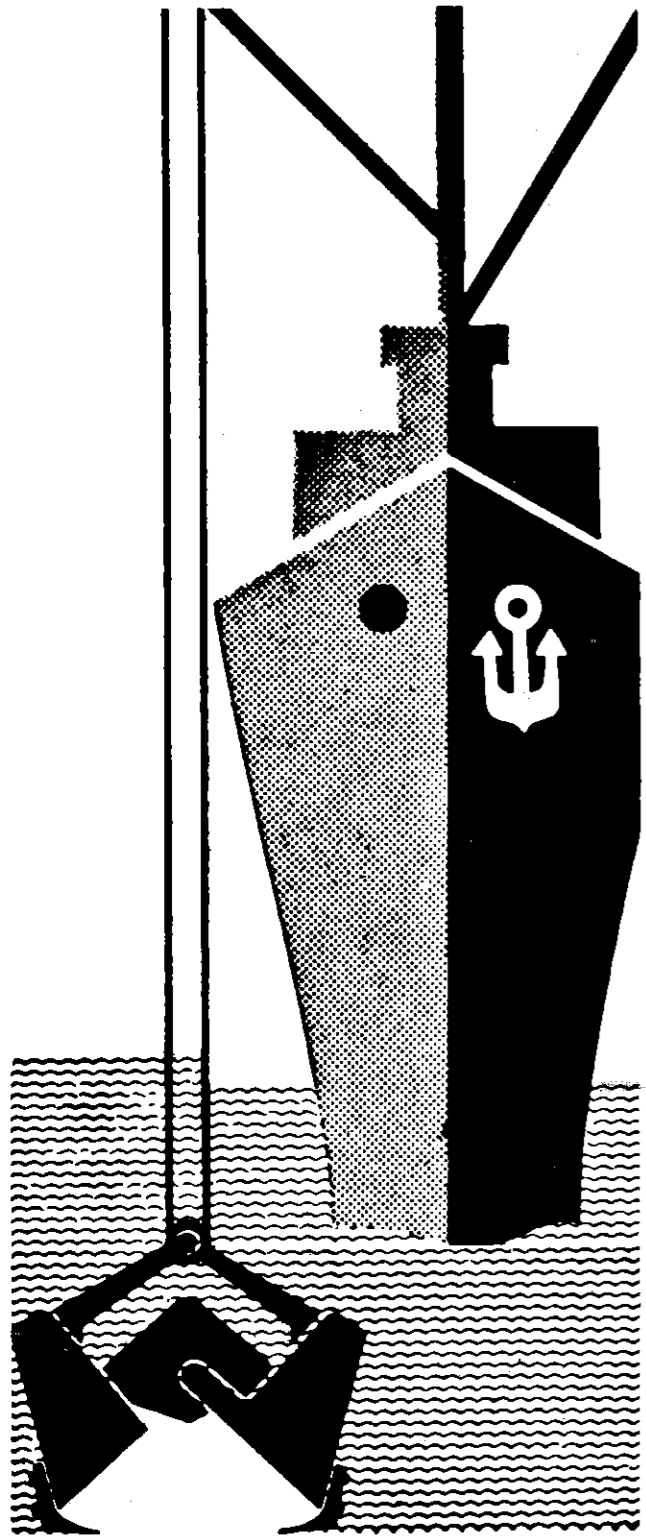
ואמנם, כיה"ד קיבל את התביעה וקבע כי מסיים בורר או שופט את מלאכתו, אינו מוסמך יותר לגעת באותו ענין. הפסק הראשון, על כרעיו ועל קרבו, הינו שלם על פניו והוא כרוז וחר"משמעי, כי אכן יש לשלם 7 ימי שכר לכל 6 שבי תות באניה.

פסק דין זה אושר עתה גם כית היין הארצי לעבודה. נודע כי צ'ים חישה ומצאה, כי פסק דין זה יגרום הוצאת של כמיליון דולר לכל שנה לחברות הספנות.

"מעריב" 28.5.86

אניות משא אלים בע"מ

מטענים בצובר לכל נמל ברחבי תבל
בשרות הכלכלה הישראלית



לזכר נעדרים

מכונאי ראשי יוסף איזנברג
זעקת היגון, הכאב והיאוש - שלא נשמעה

אני מרגיש, שזוהי חובתי המוסרית, לכתוב שורות אלו לזכרו.

ביום א', 20.4.86, בבוקר, נכנסתי למשרדי איגוד קציני-הים ופגשתי שם את מ/ר יוסף איזנברג ז"ל. הוא נראה שלא בקר-הבריאות, נרגש ומיואש.

שוחחתי איתו ובעיקר על מצבו, כי זה היה בנפשו.

בין השאר אמר לי, ואני מצטט: "הם גומרים אותי, הם הורגים אותי. אני לא יכול יותר לסבול את הברושה ואת ההשפלה. וגם הפרנסה לא מספיקה לי ככה."

כל הסכרי ונסיונותי לשכנעו, שימים טובים יותר יבואו וכינתיים שיקח את הדברים ביתר קלות, כי הרי כך הוא רק מזיק לעצמו ולבריאותו - לא הצליחו. "זה האופי שלי" - אמר - "אני מושפל עלידים וכך הם יהרגו אותי."

באותו היום בערב, מ/ר איזנברג נפטר.

יש להניח, שאילו לא היו דוחפים אותו ליגונו, לדכאונו ולמשבר נפשו, היה ממשיך מ/ר איזנברג יחד איתנו, כחבר לעבודה ולהפלגות, עוד שנים רבות.

מותו של מ/ר איזנברג ז"ל בטרם עת חייב להעיק על מצפונם של כל אלה שהיו אחראיים לדרדור מצבו, שנהגו באטימות ורוע-לב ובזלזול כלפיו. ואולי גם על אלה מצדו השני של המתרס, שלא עשו מספיק כדי לעזור לו במצוקתו.

בחברת "צים" אמרו לאיזנברג ז"ל את משפט-הקסם: אתה לא מתאים יותר ל"סטנדרטים". אך לא נאמר לו שום דבר ספציפי כלפיו.

איזנברג ז"ל שירת בחברת "צים" כ-35 שנים ומתוכן כ-18 שנים בתפקיד מכונאי ראשי. הוא לא היה גרוע מהרבה אחרים בהתמחותו המקצועית, במסירותו לעבודתו ובנאמנותו לחברה. אך דבר אחד היה בעוכריו, שלא ידע ללחך-פנכה. כל מבוקשו היה סך-הכל לצאת לעבודה ולהפלגה. והיו פתרונות לכך.

אסונו הדליק נורה אדומה. חובה לטפל בנושא ומיד אסור לעבור לסדר-היום; אחרת, בעתיד יוכלו לשחק כך עם כל אחד מאיתנו, שהמלך לא יהיה חפץ יותר ביקרו. שלא יהפוך אסונו הפרטי של איזנברג ז"ל לתופעה, וחלילה יקרו אסונות נוספים.

מ/ר יוסף איזנברג נפטר בטרם עת, בן 57 היה במותו. יהי זיכרו ברוך.

גיורא פחטר
מכונאי ראשי

מנהיגי האיגודים נבחרים ומשרתים כמזכירים באופן קבוע ואינם מתחלפים. ברגע שנתמנו לתפקיד באיגוד הם מסיימים את עבודתם בים ואינם שבים אליו. לשאלתי, כיצד שומרים הם על הקשר עם הים והאם יכולים מזכירים כאלה להבין את הבעיות השוטפות על האניות המתחדשות ומשתנות, נעביתי, שהדבר אמנם מהווה בעיה, אך היא מוצאת את פתרונה בכך שהמזכירים שומרים על קשר רצוף עם האניות וצוותיהן ומעודכנים כל העת במתחדש.

ב-18.4, לאחר סיום השביתה, נפרד מעלינו נציג האיגוד הגרמני והוא שבע רצון - עד לשנה הבאה. ואנו נותרנו כאן וכעיותינו עימנו...

אורנה שולמן

Streif



ההשבתה היתה מלאה ככל נמלי העולם, ככל האניות הגרמניות השוהות בנמלים. ה"צים אלכסנדריה" החכורה ע"י "צים" וה"אלקו כורייר" הושבתו כנמל חיפה. רק האניות בלבים נדרשו שלא לשבות, וזאת, על-פי חוק הבטיחות הגרמני.

אנשי האיגודים הצטרפו לכל האניות. זאת, מפני שעל-פי תקנוני האיגודים לא ניתן להכריז על שביתה באניה, אלא אם עולה עליה נציג האיגוד או ממונה מטעמו אישית ומוסר את הוראת ההשבתה. על-כן, גויסו כ-80 איש נוספים לנציגים הקבועים שיצאו מיד ליעדים השונים.

השביתה נסתיימה ב-17.4.86 והישגיה מרשימים: הושגה תוספת של 18 ימי חופשה בשנה (יותר מאשר דרשו בתחילה) וכן תוספת שכר של 100 מרקים לחודש. אילו היו מתמלאים תנאים אלו, או פחותים מהם, בתחילת המשאומתן, לא היתה פורצת שביתה כלל.

באיגודי הימאים הגרמניים מאוגדים כ-8,000 ימאים וקצינים ומס האיגוד החודשי הנגבה מהם הוא 1% משכר היסוד.

מכיוון שבגרמניה אין חובת השתייכות ארגונית לאיגוד, הרי שסך כל הימאים, קצינים ונתבים הוא כ-12,000 איש. צי אניותיה של גרמניה מונה כ-1,100 אניות והוא מן הגדולים בעולם. כמו כן, עקב השתייכות גרמניה לשוק המשותף, מועסקים קצינים וימאים זרים רבים (ללא אפשרות של מחאה) על חשבון ימאים גרמניים, המוצאים עצמם מחוסרי-עבודה לתקופות ממושכות או מובטלים בכלל.

לדברי ר/ח רייכלט אין בעיות רציניות בדבר-כלל, בין אנשי צוות לבין קצינים באניות. המשמעת חזקה וכמעט שלא קיים מצב שבו מטפלים האיגודים בבעיות צוות.

הגרמנים שובתלים

צי הסוחר הגרמני שובת לראשונה מזה תשעים שנה. מעולם לא הוכרזה קודם לכן שביתה עקב חוזה עבודה.

השביתה הוכרזה ב-13.4.86 וכללה את כל האניות של צי הסוחר הגרמני השוהות בנמלי העולם השונים, ונציגים של איגודי הימאים הגרמניים יצאו לנמלי העולם על-מנת להצטרף לשובתים ולדאוג לקיום השביתה.

בשיחתי עם הנציג של איגוד הימאים הגרמני שהגיע לארץ, ר/ח וינפריד רייכלט, נמסר לי, כי בדצמבר 1985 נסתיים חוזה העבודה עם חברות הספנות. כמו"מ לחידוש של הסכם העבודה, דרשו האיגודים תוספת חופשות ולא תוספת שכר (כנהוג בדבר-כלל), אך נתקלו בהתנגדות נמרצת מצד החברות.

אם אתם רוצים יותר חופשות - אמרו - אנו דורשים יותר שעות עבודה שבועיות. דהיינו, אם כעת עובדים 40 שעות עבודה שבועיות, דרשו המעסיקים 56 שעות עבודה בשבוע. כמרכן, דרשו המעסיקים להפחית מצוותי האניות ועוד קיצוצים. לכל זה לא יכלו האיגודים להסכים.

במשך שלושה חודשים נשאו ונתנו עם המעסיקים ואף לבוררות הגיעו. בד בבד נבדקו ונסקרו דעות הקצינים והימאים על האניות הגרמניות השונות, כאשר לכל נמלי מערב אירופה נשלחו נציגי האיגודים, הסבירו בע"פ לאנשיהם את המצב וקיבלו דעותיהם.

ההרגשה היתה, כי 80% של הימאים והקצינים יתנו הסכמתם לקיום שביתה, זאת, אם לא יגיעו לעמק השווה בנושא של חוזה העבודה החדש.

לאחר שכל הנסיונות לגשר על הפערים עלו בתוהו, הוכרזה השביתה.

הרפתקה ימית

שאלה: מהן תוצאות המפגש בין מדינה במצור, הזקוקה לדלק, לבין חבורת נוכלים, רב־חובל הרפתקן וצוות המוכן לעשות הכל תמורת בצע־כסף?

תשובה: הרפתקה המסעירה את המבטחים הימיים ואת בתי־המשפט במשך כשש שנים ואשר את סיומה מתחילים לראות בימים אלה.

על דרום־אפריקה מוטל כידוע אמברגו, האוסר בין היתר על מכירת נפט גולמי לארץ זו. יצואניות הנפט מקפידות על אמברגו זה. בנובמבר 1979 החמיר מצב יתרות הדלק של דרום־אפריקה ו"קרן הדלק" שלהם החליטה לרכוש כ־200,000 טון נפט גולמי בכל מחיר. חבורת נוכלים, שהסתתרה מאחורי השם "אוקספורד ליינס", הסכימה לספק כמות זו בתנאי שעל הדרום־אפריקנים לשלם - כחלק מהעסקה - עבור מיכלית מתאימה.

החבורה רכשה מיכלית בשם "סאות סאן" והסבה את שמה ל"סאלם". המיכלית נשלחה למפרץ הפרסי הוצעה בשוק הצ'רטרים להובלה מהמפרץ לאירופה. חברת "פונטאויל ס.א." שכרה את האניה והטילה עליה לטעון נפט בכוחות.

"סאלם" הגיעה לכווית ב־5.12.79 והעמיסה את מטענה. כל מסמכי המטען הצביעו על מסלול הפלגה רגיל לאירופה. לחברת "פונטאויל", אשר רכשה את הנפט לא היה מושג על הקשר להוביל את הנפט לדרום־אפריקה. המטען בוטח בלוידיס.

ימים אחדים לאחר שה"סאלם" הפליגה לדרכה, מכרה חברת "פונטאויל" את המטען בשוק הנפט לחברת "של" יחד עם ביטוח המטען.

ב־27.12.79, לאחר ששם האניה הוסב במהירות מ"סאלם" ל"למה", הגיעה האניה לדרבן ופרקה את מטענה. כנראה שהפריקה לא עברה ללא תקלות, שכן ב־2 לינואר 1980 לפנות בוקר הפליגה האניה כשעל סיפונה נותרו כ־15,000 טון של נפט גולמי שלא הצליחו לשאוב. מיכלי האניה מולאו בבלסט עד לקו הטעינה, והאניה המשיכה בהפלגתה לאירופה. בינתיים נסתיימה חופשת חג־המולד וחברת "של", הצ'רטר ובעלת המטען, החלה לדאוג לאניה.

ב־15.1.80 שילמו הדרום־אפריקנים עבור הנפט ולמחרת, שעה שהאניה הפליגה מול חופי סנגל, היא הוצפה, ננטשה וטבעה והצוות נפוץ לכל עבר. התברר, שהללו שהשתמשו בדרכונים ובתעודות הסמכה מזוייפים.

המהלך המשפטי הראשון בפרשה היה של חברת "של", שתבעה מחברת הביטוח את הפסדיה בגין אובדן 200,000 טון נפט גולמי (כ־56 מיליון דולר). אותו רכשה בתום־לב מחברת "פונטאויל". דיון זה הגיע מספר פעמים לביהמ"ש לערעורים.

מבחינה משפטית נסב הדיון בשאלה, אם פוליסת־הביטוח של לוידיס בנוסח הישן מכסה גם את הארוע יוצא־הדופן הנ"ל.

כידוע, הנוסח הישן של פוליסת־הביטוח של לוידיס היה בתוקף כ־200 שנה, ואחד הנימוקים לכך שלא הוחלף עד 1982 היה, שכל מונח בפוליסה פורש פעמים רבות בפסיקה וגמיש דיו כדי לענות על מצבים גבוליים. הסיכונים שבאו בחשבון היו:

1. **ברטרי** - נקבע שלא היה ברטרי, שכן הכוונה בברטרי היא להתמרדות של רב־החובל והצוות כנגד בעל האניה. כאן בעלי האניה "אוקספורד ליינס" ידעו על מעשה הצוות ולכן לא היה במעשיהם התמרדות.

2. **פעולה זדונית** - ביטוי זה מתייחס לנזק הנגרם במהלכם של מהומות אזרחים או פעולה זדונית כנגד החברה. כאן הקושרים פשוט רצו לגנוב את הסחורה ולא לפגוע בחברה ולכן הסיכון לא חל.

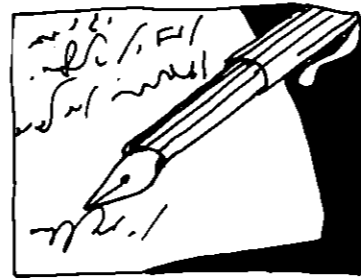
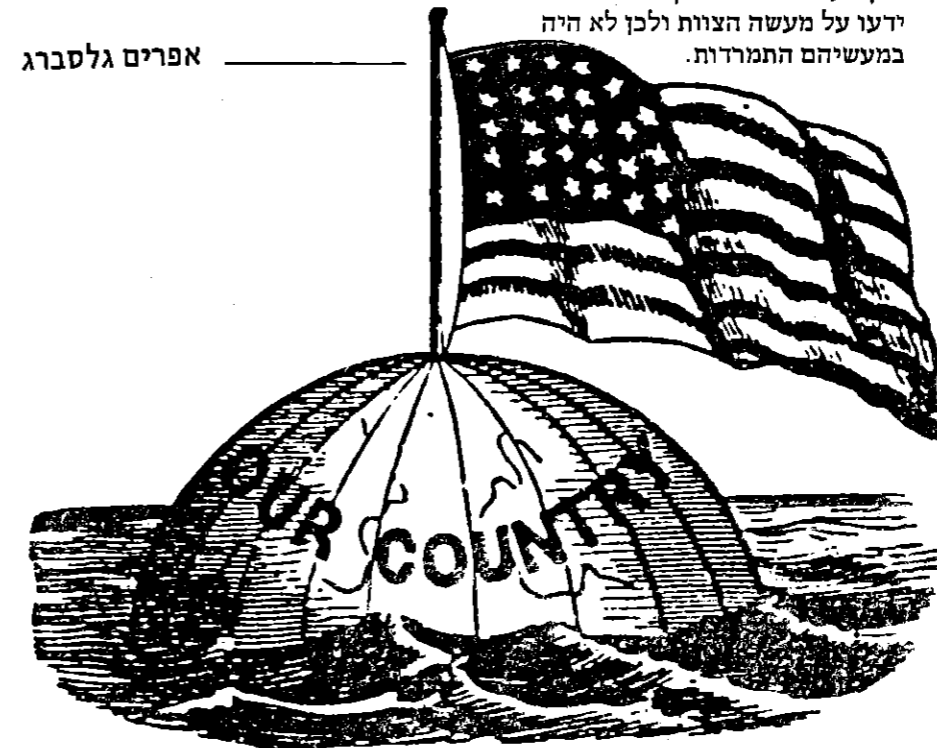
3. **סיכונים** - ביהמ"ש היה מוכן להתייחס לארוע כאל סיכון־ים, הכולל גם "אובדן העלול לנבוע ממעשה בלתי־ישיר או התנהגות שלא כהלכה מצד בעלי האניה או משרתיים."

4. **לקיחה בים** - המבטחים טענו, שהלקיחה לא היתה בים אלא עוד לפני ש"הסאלם" יצאה מכווית. לטענתם, המטען היה אבוד כבר ברגע זה ואולי אף לפני־כן, כאשר הקשר קרם עור וגידים; לכן לא היתה "לקיחה בים". מכאן, שחברת הביטוח פטורה.

ביהמ"ש פסק, כי התקיימו יסודותיו של סיכון זה, (מס' 4) ומועד הלקיחה נקבע לרגע שה"סאלם" סטתה ממסלולה הרגיל לאירופה והופנתה אל נמל דרבן.

כל אשר התרחש לאחר־מכן היה מנוגד לזכויותיה של חברת "של" כבעלת המטען. אולם לוידיס לא ויתרה והמשיכה לחפש אחר הקושרים. חקירה מאומצת גילתה לא מכבר את האיש שעמד בראש הקשר - מיליונר אמריקני מטקסס - וכיום מתנהל מאבק משפטי להסגרתו. חברת הביטוח עדיין מקווה, שתוכל לשים יד על כספו ולהחזיר לעצמה חלק מהפסדיה.

אפרים גלסברג



קצינים כותבים

אל: מזכיר החטיבה, ארו עברי
מאת: מכונאי ראשי, אבי לוי

קראתי את דבריהם של מספר חברי החטיבה שפורסמו בבטאון מס' 25, שבו מוזמנים המתמודדים לבחירות למועצת האיגוד החמישית, להציג את דבריהם בצורה ברורה, ואכן זוהי הזדמנות לפרט את המניעים שהינחו אותי בהחלטתי להתמודד לבחירות.

אין ספק, שהתקופה הקרובה עשויה להיות גורלית באשר לעתידו של צי הסוחר, ידועה לכולנו חוסר הנטיה של הגורמים הממשלתיים להבטיח את קיום הענף בדגל לאומי במתכונתו הנוכחית, לצידם חברות הספנות, עם הנטיה להפעיל אוניות בדגל זר, כחלק מתהליך של הקטנת עלויות, דבר המוביל לכריכת הענף ולצמצום מקורות התעסוקה. זהו תהליך שעלינו להתנגד לו באופן מוחלט.

יהיה עלינו לעמוד מול חברות הספנות בנסיבותיהן להוציא אנשים מהמערכת בתנאים בלתי־הוגנים.

עלינו להמשיך את המאבק על פירוקה של קרן הפנסיה המוקדמת, אשר אינה מבטיחה את המטרות שלשמה הוקמה.

בתקופה זו עשויה חברת "צים" לעבור לבעלות ממשלתית, עלינו להיות מוכנים כדי להוכיח שוב ושוב לגורמים ממשלתיים והסתדרותיים, את הפרדוקס שכולנו מודעים לו, דהיינו סיבסוד הימאי הזר על חשבוננו, כאשר אנו מובטלים.

ברזמנית, יהיה עלינו להמשיך ולעניין גורמים ממלכתיים, כדי להבטיח הובלת מטענים למדינה וממנה ע"י חברות ישראליות; נפעל לאכיפת הסעיפים המעוגנים בהסכם הקיבוצי והדנים בהעדפת סחר קווי הבית לאוניות ישראליות עם צוות ישראלי. אני רוצה להזכיר, שמספר פעמים פורסמה השקפתו של שר המסחר והתעשייה, הטוען שיש להוביל בחברות ישראליות גם כאשר העלות גדולה בכ־15-20%. בעתיד הקרוב


לפעול ולסייע למזכירים; התפישה לפיה ראו חלק מאנשי המועצה את סיום תפקידם מהרגע שבחרו את המזכירים, צריכה לעבור מן העולם; כמורכן יצטרכו המזכירים להימנע מהפלגות ולשתף את חברי המועצה בכל הישיבות וההחלטות, כדי שנוכל להפיק את המירב שניתן. רק כך נוכל לגייס את כל העוצמה הקולקטיבית של החברים, כדי שנוכל לעמוד מאוחדים ולפעול מעמדת כוח. לאור השקפתי זו הצטרפתי לקבוצה, אשר בה לכל אחד יש את היכולת והרצון להיזדווג, ושוב כולם רואים את הצורך המיידי לפעול בתחומים שהוזכרו ובתחומים נוספים, תוך מסירות ונאמנות לחברים ותוך התחייבות להימנע מהפלגות.

אני מאמין, שלאחר הבחירות יפעלו הנבחרים בשיתוף־פעולה מלא, כדי לעמוד במשימות הקשות והרבות.



מכונאי ראשי
אבי לוי
"צים הונג'קונג"

אחים עופר (ניהול) בע"מ

בעלי אניות ומפעלים



דרך העצמאות 104
חיפה 33411

סניף תל־אביב

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

ימאי זר: זול יותר ושווה פחות

מזה זמן אנו שומעים על משבר הפוקד את הספנות הישראלית, משבר אשר משפיע באופן שלילי על ציבור קציני הים, אם בחוסר וודאות לעתיד לבוא ואם בשיבוץ קצינים נוספים לעבודה באניות. השפעה שלילית זאת גרמה לשחיקת מעמדו של קצין הים הישראלי מבחינה כלכלית, חברתית ופסיכולוגית.

עד לפני זמן לא רב, קצין הים היה מקבל קביעות במקום עבודתו לאחר ששה חודשי שירות באניה; כיום, בלישכת הימאים רשומים גם קצינים ו חברות הספנות מעוניינות בצמצום תקנים באניות ואף בציוות אניות בצוותים זרים; הן אינן מייחסות חשיבות לעובדה, שמעמדו של קצין הים הישראלי הולך ונשחק. אבל, אילולא אותו קצין עברי והימאי העברי, ההיתה קיימת ספנות עברית ישראלית בכלל?

והאם הספנות העברית, אשר קמה לתחיה שוב בדור זה, בעזרת החלוצים הראשונים שבין יורדי הים ואלה אשר באו אחריהם והיו שותפים מכריעים לבניית אחד הציים הגדולים בעולם המפליג על פני שבעת הימים, שהיה והינו מקור לגאווה לעם היהודי כולו, האם כל זה היה מתקיים? אבל בחברות הספנות יש חכמים לאחר מעשה: כיום יש צי, אזי אפשר לשלוח את הימאי הישראלי הביתה ולהעסיק במקומו ימאי זר, שהוא זול יותר ושווה פחות.

היסטוריונים כותבים ומספרים על גדולת עם ישראל כעם ימי, עם מסורת ימית. הספנות בהתפתחותה היא בראש וראשונה מסורת, הניסיון והידע שמצטברים נמטרים מדור לדור, ואם הגורמים המופקדים על הספנות הישראלית לא ישכילו להתעורר מתרדמתם, אזי נמצא את עצמנו ביום בהיר אחד ללא צי כלל, או, במקרה הטוב, עם צי של אוניות חכורות המצוותות בימאים זרים, ואילו הזדמנות הפז שניתנה לנו בדור הזה, לחדש ימי קדם, תרד לטימיון.

אני סמוך ובטוח, שאיגוד קציני הים לא יתן יד למגמה שכזאת, ילחם בה מלחמת חורמה וירם את קרנו ומעמדו של קצין הים הישראלי.

מ/ר עמרם אזולאי

הצואה

תמיד השתוקקתי לצלם שהפים. שהפים בלשון האמונה הימית הינם נשמות ימאים, וכל כך חפצתי לצלמם, לחוש בקרבתם. פשוט להשתתף. כל הציוד שהיה ברשותי, לא נתן בכוחי לצלמם מקרוב, להגדילם על מלוא מימדי התמונה, כה השתוקקתי לצלם את הראש המהודר משהו, את הנוצות האסופות אפורות, לבנות שחורות. את הרגליים הגרומות באדום, משוהות בקרום דקיק ונאה.

כה רציתי שפשוט קיווייתי להזדמנות שתפול בחיקי. וזה היה ביום בהיר.

יום בו הטלטלה האוניה כהוגן, אך בד בבד בינות לטלטולים צדה עיני את השחף הגאה, שסגד לאוניה בחצותה את הגלים הסואנים.

היה זה עוף ענק. בריא וגדל מידות. ממש כמו בחלומות. הוא ניצב גאה, יהיר משהו, במרחק חמישים מטרים. כך עמד בוהה לעברי, מותח גרונו ובמקורו הלבן צהבהב סודר את נוצותיו שחרגו ממקומן. מיד רצתי ומצלמתי היתה שולחת את רצוני אלי שחף. עדשת הטלה 400 מילימטר צידדה את השחף והוא הוכנס לפינה הימנית. הייתי רחוק מידי. בכל זאת צלמתי תמונה או שתיים.

בהרימי קולי ובורקי מספר חפצים לעבר השחף קיווייתי לעורר את תשומת ליבו הרדומה.

השחף הביט לעברי, מותח גרונו שוב ושוב, ואז במיין וזר ואון פרש את כנפיו ובתנועות עצלתיים נפנף בהן בחוגו מעל לראשי ממש.

כה קיווייתי להיות בקרבתו והנה זה מתגשם. חלום מתוק.

השחף נפנף בכנפיו קלות, ואט אט תמרן את מעופו למרחק של שני מטרים מאיתי. הוא דידה מצד לצד והתיישב על אדן הלזבות הזוהבה חומה. כיוונתי חיש את עדשת מצלמתי ועינו כיסתה את מלוא חלונת המצלמה.

צלמתי.

שוב הביט אלי השחף שואל לא שואל... צילמתל? ובצורה הזו צילמתל? נו אז עתה צלם אותי מנפנף בכנפי, ועתה את כפות רגלי... ואת מקורי... ממש לא להאמין... הוא פשוט דגמן לפני.

הוא הביט במיין הבנה. ממש באצילות לעבר המצלמה. לא פחד אף שהתקרבותי למינימום המותר.

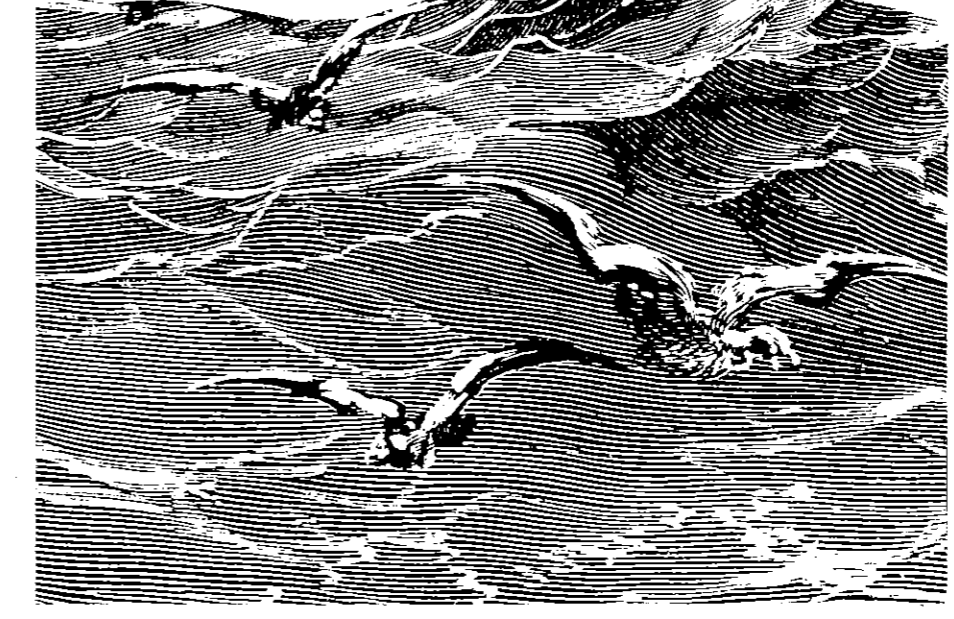
פררתי לחם טרי ושטחתי אותו לפניו ברגשי תודה.

השחף הביט, ובלע את פרורי הלחם בגרגורי תאבון, ושוב מביט לעברי והפעם במבט תוכחה: תצלם כבר כן זו היתה חווית צילום.

עוד אני חושב ומהרהר והשחף התעופף לו אל עבר השמים הבחירים.

תצלם כבר... זעקה אלי קריאתו. תצלם...

לוגסי אבי גל - צים סוואנה



מעמד רב-החובל בצי הסוחר הישראלי

מאת: ר/ח דוד כהן (בוסי)



אולם קיימות עוד סמכויות בנושאים אחרים שקוצצו, כגון: האפשרות לקחת עובדים נוספים, האפשרות לשכור צוות בנמלי-חוץ, הזכות להזמין אצל הספק הטוב או הול ביותר ולא לדווקא הנבחר ע"י החברה (שבלעדיותו מקפיצה את מחיריו) ועוד כהנה סמכויות, שכל קיצוץ בהן היווה פגיעה נוספת במעמדו של רבי-החובל.

עבודה

- בשלושים השנים האחרונות חלה עלייה דרמטית בעומס העבודה המוטל על רבי-החובל, וזאת, מן הסיבות הבאות:
1. גידול כנפח ובמעמס הממוצע של האניות;
 2. הגדלה משמעותית של המהירות;
 3. גידול עצום בכמות כלי-השייט בים;
 4. צמצום במספר אנשי הצוות;
 5. ירידה בגיל ובניסיון של אנשי הצוות;

בעולם. מהסמכות להעביר איש צוות מתחת לשדרה, להכות בפרגול ולקנוס בסכומים גדולים, ירדה הסמכות כמעט לאפס, והיום בקושי יכול רבי-חובל לפטר איש-צוות או קצין שתיפקודם אינו מניח את דעתו.

אולם, בעוד שבציים זרים קיימת משמעת פנימית בקרב האנשים, קיימת מסורת ימית ארוכה ואין עוררין על סמכותו של רבי-החובל באניה, הרי שבצי הסוחר הישראלי נמצאים יהודים, שמאז ומתמיד היו ידועים כמזלזלים במשמעת, במעמד, ובמרות. לפקד ולהנהיג אניה עם צוות ישראלי זוהי משימה קשה, לפחות הרבה יותר קשה מאשר באניה בעלת צוות זר. דווקא כאשר עם צוות ישראלי היו צריכות סמכויותיו של רב החובל להיות מודגשות יותר, הרי שבא המחוקק ובאו חברות הספנות ושחקו את הסמכויות הללו. התוצאה הבלתי-נמנעת היא - בעיות משמעת באניות ישראליות ועומס כבד על רבי-החובלים הישראליים.

זה בנוגע לצוות.

אין ספק שאין כהרי מעמד רבי-חובל בתקופתו של קפטן בליי מבחינת יוקרה, סמכויות, שכר ועבודה, כמעמד רבי-חובל כיום; אולם, גם בעבר הלא-רחוק, נאמר לפני כ-27 שנים, כאשר הצטרפתי לצי הסוחר, היה מעמד רבי-החובל שונה מאוד מכפי שהוא כיום.

הארוזיה שחלה במעמד רבי-החובלים היתה איטית מאוד בתחילה, וראשיתה עם המצאת הטלגרף ואניות הקיטור. אולם, בשנים האחרונות היא תפשה תאוצה והגיעה לממדים מסוכנים, בעיקר בצי הסוחר הישראלי.

כדי להסביר את עצמי אנתח את הנושא ואפרט כמה התבטאה השחיקה בכל אחד מהמרכיבים של מעמדו של רבי-החובל, כפי שציינתי לעיל.

סמכויות

התהליך של צמצום סמכויותיו של רבי-החובל באניה קורה בכל הציים

6. חילופים תכופים של צוותות;
7. הגדלת מספר ימיהם ובמקביל - צמצום במספר ימי הנמל;
8. הגידול בבירוקרטיה;
9. הגדלתה של מערכת הפיקוח מהחוק;
10. המשבר המתמשך בספנות.

ברור לי, שלעמיתי רבייהחובלים, שהחלו דרכם כמוני, אין צורך להרחיב את הדיבור על ראשי הפרקים שהעליתי; אולם, למען אלו הצעירים יותר ולמען תזכורת לאנשי החוף, אפרט יותר:

1. גידול בנפח ובמעמס הממוצע של האניות
- לפני כ-30 שנה בלבד, היה גודלה הממוצע של אניית מטען כללי כ-5,000 טון (מעמס) ומיכלית סופר ענקית היתה בת 40,000 טון. כיום, אניית מכולות ממוצעת הינה בעלת מעמס של כ-30,000 טון ומיכלית ממוצעת - בת 250,000 טון. אין ספק, שקיים הבדל גדול בין המיומנות והאחריות הנדרשת מרבייהחובל המשיט כלישיט גדול לבין זו הנדרשת מזה המשיט כלישיט קטן, הן מבחינת העומק, הן מבחינת האורך והן מבחינת התמרון.

2. הגדלה משמעותית של המהירות
- לפני כ-30 שנה היתה המהירות הממוצעת של אנייה כ-10 קשר, כאשר 14 קשר נחשבה למהירות גבוהה. כיום הממוצע לאנייה הוא כ-16-15 קשר ובמקסימום מגיע ל-28 קשר. כלומר, לא רק המסה הממוצעת של האנייה גדלה, אלא גם מהירותה גדלה, ודבר זה מתבטא היטב בתנע ובתאוצה הקינטית שיש לאניות של היום, שהם גדולים פי כמה מזה שהיה על רבייהחובל של לפני כ-30 שנה להתמודד. דבר זה ללא ספק מגביר את האחריות והמיומנות הנדרשות מרבייהחובל העכשווי.

3. גידול במספר כלי-השיט בים
- בעקבות הגידול העצום בסחר העולמי הרבה מעבר לגידול במספר האוכלוסין - וזאת עקב העלייה ברמת-החיים, העלייה בצריכת אנרגיה, פיתוח תעשיות בארצות מתפתחות, ההתמחות בייצור ועוד - חל במקביל גידול במספר האניות, נוסף לגידול בגודלן ובמהירותן, דבר שהגביר את העומס והאחריות על הקצינים ובעיקר על רבייהחובלים.

4. צמצום במספר אנשי הצוות
- הצמצום במספר אנשי הצוות לא הביא

במקביל לצמצום כמות העבודה באניה, אלא להיפך. עדיין יש-לנקות מחסנים ולהכין את האניה לטעינה, עדיין יש לתחזק את ציוד התפעול, עדיין יש לשמור על הופעה סבירה של האניה - וכל זאת עם פחות אנשים.

פגיעה ישירה ברווחתו ובמעמדו של רבייהחובל חלה כאשר בוטל התפקיד של מלצר רבייהחובל (CAPTAIN STWD); הגיע המצב לידי כך, שלעיתים מוזמנות אין מי שיכין קפה לאורחיו של רבייהחובל או שישטוף את הכוסות. בנוסף לכך, כאשר העומס על הצוות גדל עקב הצמצום במספרם, הרי שעם התלונות והתפקוד הלקוי צריך להתמודד רבייהחובל של היום - שוב הרעה לעומת המצב ששרר בעבר.

5. ירידה בגיל ובניסיון של הצוות והקצינים
- בעוד שתופעה זו אינה מורגשת ואינה מודגשת בצי הישראלי, שתמיד היה משופע באנשים צעירים בעלי ניסיון מועט, הרי שבציים הזרים תופעה זו אכן מכבידה על רבייהחובלים, הנאלצים להתמודד עם צוותות פחות בוגרים ופחות מיומנים.

6. חילופים תכופים של צוותות

תנאי יסודי לתפעול תקין של אנייה הוא, כאשר כל איש צוות מכיר היטב את אנייתו ואת תפקידו וכן מכיר את שאר אנשי הצוות וחי איתם בהרמוניה. אכן, כזה היה המצב עד לפני כ-30 שנה. אנשים הפליגו באותה אנייה שנים. לעיתים היה זה כל הצוות ולעיתים רק הגרעין הקשה של הפיקוד הבכיר ושל תתי-הקצינים, אנשי המפתח באניה.

במצב עניינים זה, כאשר כל איש ידע היטב את תפקידו, ידע והכיר את דרישותיו ודרכי עבודתו של רבייהחובל, העבודה התנהלה למישרין ועל מיימנוחות. לא נדרשה, כמעט, התערבותו של רבייהחובל בניהול השיטף של ענייני האניה ומלאכה זו התבצעה יפה מאוד ע"י החובל הראשון. רבייהחובל טיפל רק בעניינים החשובים באמת.

כיום, לעומת זאת, אנשים מתחלפים בכל נסיעה כמעט. אם פעם ראו באניה את ביתם השני (אם לא הראשון) ואיכפת היה לכל אחד כיצד מתפקדת אנייתו וכיצד היא נראית, הרי שכיום עבור איש הצוות האניה איננה אלא מקום עבודה צפ ואין הוא חש כלפיה או כלפי הצוות - דבר. אווירת המשפחתיות ששררה באניות של אז, עם הצוותות הקבועים, התחלפה ברגש

של ארעיות ואף ניכור. אנשים אינם רואים טעם בטיפוח ידידות ורעות עם אנשים אחרים, שאין הם יודעים כמה זמן ישהו איתם ואם בכלל ייפגשו אי פעם בעתיד. מובן שאת מחיר הניכור והזרות משלמים הצוותות בירידה באיכות חייהם, משלמת החברה בירידה ביעילות בתפקוד של האניה, אולם יותר מכל משלם רבייהחובל, שעליו מוטלת החובה לוודא שהאניה תמשיך לתפקד כאילו לא קרה דבר. והואיל ואין הוא מכיר את קציניו, עליו לבקדם ולברוק אותם כמעט ללא הרף, מה שמטיל עליו עומס גדול מנשוא. למעשה, זוהי בעייתם הקשה ביותר של רבייהחובלים של היום.

אמנם בחברת "צים" מנסים ללכת לכיוון של קיבוע צוותות לאניות, אולם בינתיים זה נעשה רק במספר קטן של אניות, ועקב אופיין השונה של האניות של היום מהאניות של אז, והזמן הקצר יחסית שבו שוהים הצוותות יחד באניות - קשה לדעת כיצד יעלה הניסיון.

7. הגדלת מספר ימי-הים ובמקביל צמצום במספר ימי-הנמל

אין צורך להרחיב את הדיבור בנושא זה. בעיה זו מציקה לכל אלו המפליגים באניות של היום, כאשר לאחר מספר ימיים מגיעים למספר שעות לנמל. פעם בילו האניות את רוב זמןן בנמל. כיום, 80% מהזמן הן נמצאות בים, ושוב, העומס הגדול ביותר מוטל על רבייהחובל, שאינו מספיק לנוח כראוי. נוסף לכך, עקב הלחץ הרב בנמלים של שהייה של מספר שעות ונסיעה לנמל קרוב ושוב למספר שעות, נוצר פרדוקס של רבייהחובל מחכה להגיע לים כדי שיוכל "לנוח" מהיגיעה של הנמלים.

זהו מצב הפוך למה ששרר לפני כ-30 שנה, כאשר השהייה בנמל פרקה מתחים ואיפשרה לרבייהחובל לנוח מנסיעה קשה בים. מתח מתמיד זה, ללא אפשרות פריקתו, עשוי לגרום ל"עייפות חומר" אצל רבייהחובל, לירידה בעירנות ולירידה בתפקוד.

8. הגידול בבירוקרטיה
- משנה לשנה גוברת כמות הניירת שעל האניה למלא וגדל העומס הבירוקרטי. לאניה נשלח יותר ויותר חומר לעיון ולקריאה, יותר הוראות, יותר חוזרים ויותר הנחיות, מה שמשתלב עם סעיף 9 - הגברת הפיקוח מהחוף. היות שכל פקיד וכל מפקח רוצה ללכת עם מטרייה, הוא מוצא לעצמו מפלט בכך שהוא מגלגל את

הבעיה לחיקו של רבייהחובל המסכן שבאניה, בכך שהוא שולח לו "חורר".

כך מוצא את עצמו רבייהחובל של היום עם ארון מלא תיקיות ובכל הגעה לנמל עליו לתייק חוזרים בענייני צוות, בענייני תשלומים, בענייני סוכנים, בענייני בטיחות, בענייני בטחון, בענייני בריאות, בענייני מטען, בענייני בדיקות תקופתיות ומה לא. נוסף לכך, במיוחד כאשר מדובר בנמל הבית, פולש לאניה גודר של מפקחים ומבקרים, שתפקידם לדאוג לכך שמעט השעות שרבייהחובל שוהה עם אנייתו בנמל לא יבוזבזו, חלילה, למנוחה, או לשהייה קצרה בחברת בני משפחתו - רחמנא ליצלן.

10. המשבר המתמשך בספנות
- תשאלו - מה הקשר למשבר בענף הספנות ולרבייהחובל? ובכן, יש קשר. כאשר הרווחיות בענף יורדת, מנסים לקצץ בכל הוצאה, ואל מי פונים כאשר רוצים לקצץ בהוצאות? אל רבייהחובל כמוכן. מקצצים לו בציד, באספקה, בתיקונים, בשעות הנוספות, בהוצאות לבידור וכו'. והלחץ, שהיה גדול בלארבעי, גדל עוד יותר.

שכר

לאחר כל מה שנאמר לעיל, אתם, בוודאי, תאמרו של "סופרמן" הפועל בתנאי לחץ ואחריות כליכך כבדים מגיע שכר הולם. מסתבר שטעיתם. במקום שכרו של רבייהחובל יעלה בהתאם לעלייה בכמות העבודה והאחריות המוטלים עליו, הרי, שהן אבסולוטית והן יחסית לשאר אנשי הצוות באנייתו - שכרו ירד!

המפנה הדרמטי בשכרו של רבייהחובל חל לאחר השביתה הגדולה ב-1978. את מחיר השביתה שילמה חטיבת ר/ח ר/מ/ר. בעוד ששכרם הממוצע של כל הדרגים באניה (כולל קצינים ודירוגים) עלה בעשרות אחוזים, הרי שכרם של רבייהחובלים והמכונאים הראשיים ירד בעשרות אחוזים.

רבייהחובל בקו הארוך השתכר אבסולוטית ב-1977 אותו מספר דולרים כפי שהוא משתכר כיום. אלא שבהתחשב באינפלציה נשחק שכרו ב-50% לפחות. ב-1977 היה שכרו בדולרים למעלה מכפול משכרו של הבא אחריו - החובל הראשון, כיום שכרו עלה עליו בפחות מ-50%.

דומני שלא קיים צי מסחרי בעולם (פרט אולי לצי הקומוניסטי) שבו פער השכר בין רבייהחובל לקציניו ו/או דירוגיו כה קטן כמו בצי הישראלי. אין כל יחס בין המאמץ והאחריות המוטלים על רבייהחובל הישראלי ושכרו לבין היחס הקיים אצל הכפופים לו. יותר נכון לומר, שהיחס הוא לרעתו של רבייהחובל באופן מודגש.

יוקרה

מובן שיוקרה של תפקיד נקבעת בשילוב של הסמכויות והשכר הכלולים בתפקיד. הואיל ובשני מרכיבים חשובים אלה חלה שחיקה, ממילא חלה שחיקה במעמדו של רבייהחובל. אולם בכך לא די. גם הגיונים החיצוניים ומחוות שאפיינו את היחס והגישה לבעלי התפקידים הנ"ל מצד חברות הספנות בעבר, השתנו מאוד לרעה בשנים האחרונות.

אם לא יחול שיפור ביחסן ובגישתן של חברות הספנות אל רבייהחובלים, עלול לצמוח יחס של ניכור מצידם ודבר זה עשוי לפגוע בתפקוד ובתיפעול התקין של האניות.



אנו מודיעים בצער על פטירתם של חברינו:

ומשתתפים בצערן של מ/ר יצחק פלקסין במות אמו ז"ל

ר/ח משה אדלמן ז"ל הלה שרוז ז"ל, אלמנת יוסטוס שרוז ז"ל

השקרים התעמולתיים שבחיסול הצי הישראלי

האימרה אודות הכרשי אשר עשה את שלו - מוכרת לכולנו; בעת האחרונה חזינו לא פעם אחת מהי משמעותה ופירושה האמיתי של אימרה זאת בראותנו את אשר קורה סביבנו במיגזרי המשק השונים - וכעת מרחף צילה של אימרה זאת מעל ראשנו אנו. בשטיפת מוח לאומיה בכל אמצעי התקשורת האפשריים כמעט מוקע הימאי הישראלי ומוכרז כאחת הסיבות למצבה העגום של הספנות הישראלית, אם לא העיקרית. ברור ומשמע מכך, שצי "ישראלי" חכור (וכמוכח ללא ימאים ישראליים) הינו המוצא מאותו מצב עגום, דבר שאף פורש במפורש בעיתונות כאחד הפתרונות להבראת חברת "ציים".

חוששני, כי לא רבים מאיתנו ערים ומודעים לאותו קו חשיבה המצוי אצל אלו האמורים להנחות, להוביל ולייעץ לספנות הישראלית; ואכן מעניין, אם אלו החושבים כך מאמינים באמונה שלמה באשר פיהם אומר או שמא טורחים הם לחפש אשם תורן ושרשרת מהדלים עצמיים המתמשכת שנים מספר.

רבות קוראים ושומעים אנו על גובה עלות האניה בדגל וצוות ישראלי, הכפולה ואף משולשת מעלתה של האניה הזרה החכורה, וכפועל יוצא - חוסר הכדאיות בהעסקת אניות ישראליות. וכמוכח - כאשר מדובר בנושא זה, שוב חוזר המוטו: האשם העיקרי הוא הצוות הישראלי וגובה משכורתו.

מהו הגורם לעלותה הגבוהה של האניה הנמצאת כבעלות הישראלית? האמנם מרכיב השכר הוא גדול ועצום עד כדי כך? לו כך היו הדברים לא הייתי מוצא טעם בהעלאת נקודה זאת. אלא שהדברים אינם מדויקים. האניה הזרה - החכורה - עולה לחברה הישראלית סכום מסוים של דולרים, סכום זה בעלות חודשית - או כפי שנהוג: יומית - משקף את הוצאותיו הקבועות של בעל האניה הזר והקטן הנהנה לעיתים מאפשרות מימון נבונה יותר אולי, הוא אינו זקוק כלל למנגנון חופי ומוכן במצב השוק של היום להסתפק בכיסוי אותן הוצאות בכדי להישדך. ההוצאות המשתנות - מחיר הדלק, הוצאות התפעול וכו', אשר בסוג החכירה

המקובל כיום (מועד) מוטלות על החברה הישראלית החכורת, אינן מתבטאות בד"כ בעת אותן "השוואות תעמולתיות" בין העלות הישראלית לעלות הזרה. כאשר מתפרסמת עלות האניה הישראלית כי אז לפתע משתנה מרכיב ההוצאות. על אותה אניה ישראלית בבעלות מוטלות הוצאות החברה - החל בשכר המנגנון החופי הגדול המאפיין ספנות קווים וכלה בעלותם של מקורות המימון השונים שבמצב שוק ההון של היום ובתנאי השוק בעת רכישת הצי מוצעים כל טיפת דם מקרית ומזדמנת. כלל ההוצאות המשתנות כמוכחן שמוכנסות בעלות בכדי להאדיר את עלותה אניה הישראלית ולעיתים בבדיקה מדוקדקת נגלה שבקו הפלגה זה או אחר מוטלות קמיון מהוצאותיהן המשתנות של האניות הזרות והחכורות על כתפי האניות הישראליות שבבעלות הפועלות במקביל באותו הקו - דבר הממשיד ומגדיל בצורה לא הוגנת את פער העלויות בין האניות.

ההסבר שלעיל אולי מתרץ את גודל הפרש המוגזם שבין עלות אניה ישראלית לזרה - ברור לכולנו שקיים הפרש מסוים הנובע מהפעלת אניות בצוותות שמן העולם השלישי כאשר מרכיב השכר גורם לאותו הפרש אך לא במידה שמנסים לשכנע את הציבור הישראלי. בדבריו של איש המכון לחקר הספנות שהתפרסמו בכתב בהקשר לנושא הובלת הפחם לארץ נאמר בין השאר "...הוצאות התפעול של אניות בבעלות ישראלית תעמודנה גם במבחן התחרות עם חברות בינלאומיות, למרות שמשכורתם של הצוותים הישראלים תהיינה גבוהות יותר מאלה של הצוותים באניות דגל נוחות אין להניח שלהפרש זה תהיה השפעה משמעותית כאשר עיקר ההוצאות הן על ההון והדלק". אמנם נושא הדלק וגודל מרכיבו בעלותה אניה איבד מחשיבותו וכמיוחד בשנה זאת אך הכוונה ברורה - לא ההפרש בעלות הצוות הוא יוצר הפרש העלות המוגזם שבין הזרים לישראלים. מעניין כי דווקא אדם זה שנשא מילים אלו בהרצאה אחת קם וטען בהרצאה אחרת כי השכר הישראלי הגבוה לעומת השכר האירופאי כן גורם להפרש משמעותי (ראה בטאון צים מס' 32). אך האם החלשותו העזה של

הכפורים - האם בעת שהוא טוען כי הזכות לקיום הצי בנימוק הבטחוני היא שולית בלבד זכור לו כי רבות מהאניות הזרות והחכורות על ידי צים נצטור על ידי ממשלותיהן לא להיכנס לאזור המלחמה והן פרקו את סחורותיהן בנמלים אחרים.

האם בעת שטען כי בעת מלחמה מצטמצמת פעולת הצי הישראלי למינימום ומתקיימות רק הפלגות בודדות וחיוניות זכר כי בעת תחילת ההובלות המיוחדות של סוף 1973 התברר שמספר האניות בקווי אמריקה לא ענה על הצרכים ונאלצו להוסיף לקווים אלו אניות מקווי אירופה, ים תיכון ומערב אפריקה. אפילו בת בריתנו - ממשלת ארה"ב - הורתה בפירוש לאניות בדגלה שלא להיכנס לאזור זה ואכן צים היתה האחראית הכלעדית לקיום ההובלות בקווים אלו.

ואם אכן זכר מומחה זה והינו מודע לדברים שלעיל - כיצד מהין הוא לקבל על עצמו את האחריות הלאומית העצומה באומרו כי בתקופת מלחמה ניתן ביתר קלות להפעיל אניות זרות וזולות יותר - דבר שכבר נבדק ולא עמד במבחן המציאות. האם אכן מאמין יועץ ומומחה זה כי לישראל אותן האפשרויות, היכולת וההשפעה שלארה"ב על ליבריה בכדי שנבטיח צי בדגל נוחות שיבטיח קשר ימי בכל עת עם ישראל? האם אכן מאמין אדם זה כי "הסצנריו" הזה אפשרי - תמה אני. לא לחינם הועלה הנושא הבטחוני שהוא שולי בעיני רבים שכן ההתייחסות לנימוק

בטענה אחרת של יועץ ספנות בכיר נאמר כי ישנה חובה להגדיל את חלקה של הספנות הישראלית בהובלה הלאומית הרגילה עד כדי 50% והוא אף מגדיל עשות ומציע דרכים ומונה יתרונות לדבר (ראה בטאון צים מס' 6). אותו מומחה מצוטט כאחת מהרצאותיו את ראש ממשלת ישראל לשעבר מר ד. בן גוריון כמי שאמר "בכיבוש הים תתפשט מדינת ישראל בכל הארצות והדייג והשייט אשר ישא הדגל הישראלי לשבעת הימים יבטיחו לרבבות עולים את קיומם ופרנסתם וייבצרו את עצמאותה הכלכלית של ישראל" ואותו מומחה אף מגדיל עשות ומדגיש את אמיתות וחשיבות אמרה זאת עד היום. אינני מוצא טעם בציון שמו של מומחה זה שכן טון שונה לחלוטין נשמע מפיו כיום ואין זה המקום לפולמוס בדבר מגוון דיעותיו של אדם זה אך מה מביא את אותו מומחה בעל שם אשר רבים מאנשי המפתח בנושא הספנות בארץ שועים לעצתו לבוא ולטעון כי ההכרח לקיים ספנות ישראלית עם צוות ישראלי הינה אשלייה, האם גם אדם זה נכנע לתאוות הכצע ואי האכפתיות הלאומית שפשתה בארץ. האם אותו מומחה המודע אמנם למצבה הגיאופוליטי של מדינת ישראל זוכר את העובדות הידועות לכולנו משלהי שנת 1973 בעת אשר פרצה מלחמת יום

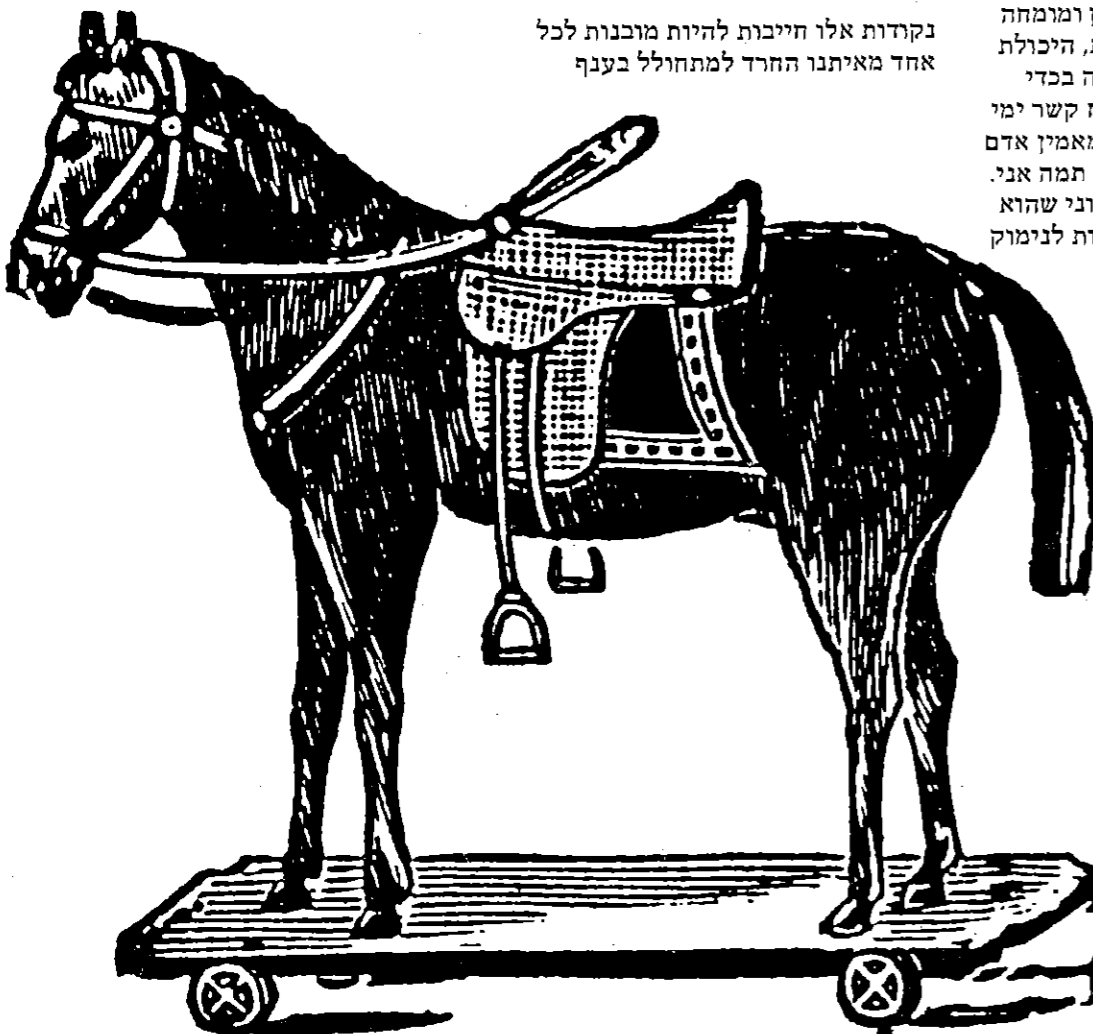
זה מאפינת את האופנה שרווחה במדינה כולה - רווחים קלים ומחירים ללא כל מחשבה על אינטרסים לאומיים וזמנים אחרים ושונים מכפי שכרגע על כל המשמעויות השונות.

לא פעם בחושבי על רעיונות וטיעונים מהסוג שהוזכר הנני נזכר בפרשת סוס העץ שהוכנס לעיר טרויה ובאלו שזעקו ודרשו את הכנסת הסוס - תשורת הפיוס מעם האויב היווני שהביאה את הקץ לעיר.

בשעה זאת כשענף הספנות במשבר וכאשר הפתרונות וההצעות להצלת הצי הישראלי שאותן אמצה ועדת הכלכלה של הכנסת הינן בבחינת מילים נבוכות עלינו להבין שלא הוותורים והכניעה מצידנו אנו לדרישות אלו או אחרות של גופים שונים המוכתרות בצורה קפריזית יושיעו את הענף ומן הצד השני עלינו להבין מהי משמעותו של צי ישראלי וצוות ישראלי ואת ממדי התרמית הציבורית אשר נרעדה מחד להבאיש את שמנו ומקצוענו ומאידך את אי חיוניותה של הספנות הישראלית בקנה מידה וגודל ממשי.

נקודות אלו חייבות להיות מוכנות לכל אחד מאיתנו החרד למתחולל בענף

ולעיתידו ולשיטה רווחת זאת של חיסול מפעלים שנוכח מדיניות ממשלתית ו/או ניהולית זו או אחרת הפכו לפתע את תדמיתם ממפעלים חלוציים פורצי דרך ורווחיים בעבר למסורבלים, מיותרים ומרקצים בתקופה זאת או אחרת של משבר. אותם המשיאים את עצת אחיתופל של האפשרות שבזיוטור על הצי הישראלי בכל דרך שהיא תוך הצטדקות מעושה בכדי להשיג לעצמם ושולחיהם רווח קל זמני ועכשווי יעשו נכון באם ינתחו נכונה את האשמים במצב הצי של היום וישיאו עצות מעשיות אשר יביאו בחשבון את לקחי העבר של המדינה בכדי שברגעים של משבר לאומי ו/או בטחוני לא ישאו על כתפיהם אחריות כבדה זאת הן מהבחינה הכלל לאומית והן מבחינת אבטלתם של אלפי העוסקים בענף מכובד ומוכר זה אשר תרמו את מיטב מרצם ויכולתם לתפעל, לשמר ולקדם את מקום עבודתם ומקצועם.



בנק הפועלים
BANK HAPOLIM B.M.
 טניף 17 - ירוד
 רחוב ויצמן 5 ירוד

שם לקוח: **שרותי רוחה לימאים**

מס' חשבון: **3.2**

תאריך: **9-4-86**

מס' חשבון: **00000000000000000000**



צ'ים
ZIM

ZIM ISRAEL NAVIGATION COMPANY LTD.

★ ★ ★ ★
 DATE 9/4/86 ON BOARD "יסמין"

לנב' חגי רס
 מנהל שרותי רוחה לימאים

א.נ.
 בהתייחס למכתבך בנושא הצימצומים והחיסכון בשרותי הרווחה, אנו רואים בכרכה את מאמציך הכנים במיוחד מצא חן בעינינו רעיוןך לחיסכון בשליחת עיתונים לאוניות בנמלי הארץ (אשדוד). היינו רוצים להשתתף במאמציך אלו לחיסכון ע"י תשלום מחיר העיתונים בנמל אשדוד הלכן אנו מצרפים למכתב זה המתאה לחודש אטריל בסך 3.2 ש"ח עלחשבון העיתונים שהיה נהוג לקבל בנמל זה. וזחשבון כולל 4 עיתונים להפלגה כלומר 8 עיתונים לחודש. אנו מקווים שנוכל לעמוד בהוצאה חודשית זו ובכך לעזור לך בחיסכון. ושוכ אנו מודים לך על מאמציך הרבים לחיסכון, יעול, צימצומים יכל ומחויקים לך אצבעות. עלה והצלח מאחלים קציני האוניה "יסמין".

העתק:
 מנכ"ל צים
 מינהל הצי
 מנהל אגף הצרות
 אגוד הקצינים
 רב חובל "יסמין"

חובל 1
 חובל 2
 חובל 3
 אלחוטאי
 מכונאי 1
 מכונאי 2
 מכונאי 3
 חשמלאי
 כלכל ראשי

לַיָּאם
LAYAM CO. LTD.
 תכרות לים בעמ

אנו שמחים להודיע לציבור הקצינים, כי ניתן לרכוש בחנויותינו מוצרים לצריכה אישית, ולקבלם באניה.

בין המוצרים שניתן לרכוש - תכשירים לרחצה ולגילוח, פרפומריה, ביגוד והנעלה, וכן - משקאות וסיגריות, הכל בכמויות המותרות ע"י שלטונות המכס.

לרשותכם מבחר עשיר וצוות מיומן בחנויותינו בחיפה ובאשדוד.

סניפים:
 ירושלים, תל-אביב, אשדוד, אילת

ספקים לאניות ולסגל דיפלומטי, שיווק סחורות פטורות ממכס, יבוא, סוכנויות.

שד' פלים 7-9, ת.ד. 1312, חיפה, 31012, טל' 04-652111 מברקים: לים חיפה, טלקס בינ"ל: 46688